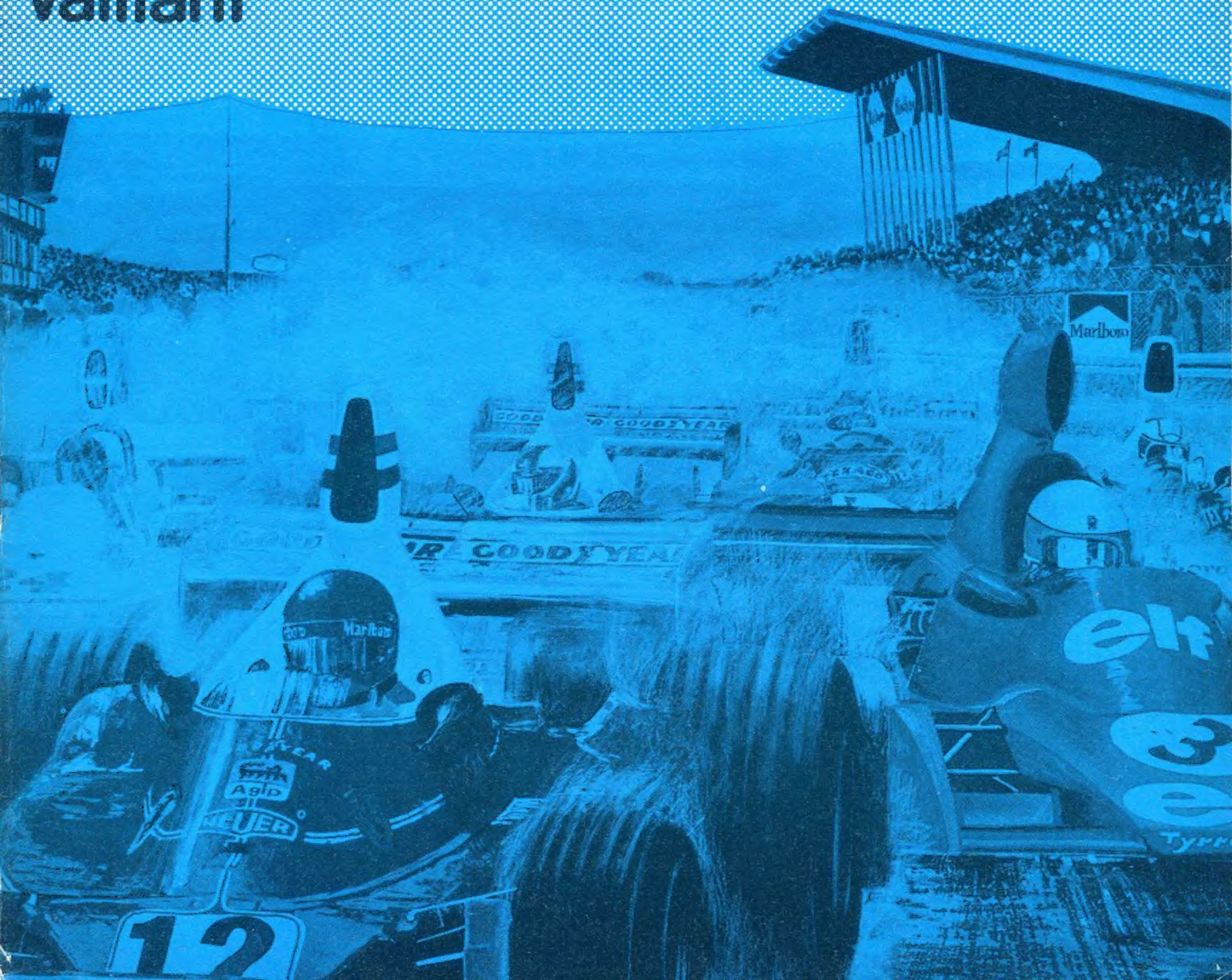
VERSCHIJNT
MAANDELIJKS
NUMMER 92
AUGUSTUS 1976
PRIJS F 2,95

STRIPSCHRIFT

De auto in de strip Michel Vaillant

Crashes



STRIPSCHRIFT

augustus 1976, nummer 92

uitgegeven door Thespa Uitgeverij, Koninginneweg 164, Amsterdam, tel. 020-79 13 19 voor **Het Stripschap**.
Nederlands Centrum voor belangstellenden in strips, goedgekeurd bij KB 30 september 1968.
Doel: de waardering bevorderen voor strips in het algemeen en Nederlandse strips in het bijzonder.

Redactieadres: Stripschrift, Postbus 9494, Amsterdam
Redactie: Hans van den Boom, Kees de Bree, Rob van Eijck, Wim van Helden, Martin Wassington.
Nieuwsredactie: Kees de Bree, Martin Wassington, postbus 9494, Amsterdam.
020/17 13 32 – 18 34 88.
Vaste medewerkers: Domien ten Berge, Har Brok, Reinolt Duerings, Evert Geradts, Nico Noordermeer, Guus Ong.

Stripschrift is verkrijgbaar: via een abonnement (jan t/m dec.) à **f 28,50** giro 20 99 48 t.n.v. Stripschrift, Koninginneweg 164, Amsterdam; of via een lidmaatschap/abonnement van het Stripschap à f 35,–; giro no. 15 13 000 t.n.v. de penningmeester van het Stripschap te Amsterdam; in de losse verkoop à **f 2,95**. Houders van een CJP-paspoort kunnen zich bij hun CJP-buro opgeven en betalen de gereduceerde abonnementsprijs van **f 25,50** voor een kalenderjaar. Lopende (bestaande) abonnementen kunnen niet omgezet worden!

Abonnementen op Stripschrift die in de loop van het abonnementsjaar worden opgegeven, kunnen slechts voor een gehele jaargang worden afgesloten.

NIETS UIT DEZE UITGAVE MAG WORDEN VERVEELVOUDIGD EN/OF OPENBAAR GEMAAKT, DOOR MIDDEL VAN DRUK, FOTOKOPIE, MICROFILM OF OP WELKE ANDERE WIJZE OOK, ZONDER VOORAFGAANDE SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN STRIPSCHRIFT EN AUTEURS.

DE VERANTWOORDELIJKHEID VOOR DE GEPLAATSTE ARTIKELEN BERUST BIJ DE AUTEURS.

1. SUSKE EN WISKE
De bokkige Bombardon
VANDERSTEENSTUDIO'S
Standaard Uitgeverij

2. BLUEBERRY
Fort Navajo
GIRAUD–CHARLIER
Uitgeverij Oberon BV

3. DONALD DUCK
Ik Donald Duck deel I
Walt Disney
Uitgeverij Oberon BV

4. JORIS P.K.
Het zwingende Zwaard
DE SMET
Uitgeverij Oberon BV

5. JORIS P.K.
De valse Koning
De SMET
Uitgeverij Oberon BV

6. DE BLAUWBLOEZEN
De Hoogvliegers van de Cavalerie
LAMBIL-CAUVIN
Uitgeverij Dupuis

7. KUIFJE (1)
- en de Picaro's
HERGE·
Uitgeverij Casterman

8. ROODBAARD
De Afrekening
HUBINON-CHARLIER
Uitgeverij Oberon BV

9. ASTÉRIX (2)
De grote Oversteek
UDERZO-GOSCINNY
Uitgeverij Oberon B.V.

10. TIMOER
De Stam van de rode Man
SIRIUS
Uitgeverij Nooit Gedacht

Veruit het best verkocht werd 'Walt Disney, Van Mickey Mouse tot Disneyland' van Christopher Finch, een uitgave van Landshoff, die in juni verscheen als het boek van de maand. In de Toptienlijst wordt echter geen secundaire literatuur m.b.t. strips opgenomen. Ook is de lijst tot dusver uitsluitend samengesteld uit Nederlandstalige strips waardoor o.m. The Yum-Yum Book van R. Crumb niet werd opgenomen.
Het tussen (haakjes) vermelde getal geeft de notering op de vorige Toptienlijst aan. Gegevens voor deze Toptien werden verstrekt door Athenaeum Nieuwscentrum, De Blauwe Lotus, De Bijenkorf, Drukwerk, De Jacobijn, Lambiek, De Leeswinkel, Nero, Old Comic House, Plaatjes-Boekjes, Richard, Sjors, Wammes, Wammes Waggel en Wout.

MWMGW

Striptoptien	2
De auto in de strip	3
Jean Graton, je moet er met je neus bovenop zitten	7
Michel Vaillant: Het 24e uur	12
Van krasjes in het lak, tot crashes in de prak	16
Strip en werkelijkheid	20
Jidéhem	22
José Bielsa	23
Henk Backer	24
Van strijd tot strip	26
Het stripschap	28
Postriptum	29
Boekbesprekingen	29
Nieuws	30
Professor Pi	32
Simpelman	32

SUMMARY
This issue of Stripschrift is mainly devoted to the automobile. First of all there are articles on cars in comic strips, and on crashes in comics. You will also find an interview with Jean Graton, the well-known drawer of Michel Vaillant, and some information on José Bielsa and Jidéhem. A reprint of the first Michel Vaillant story concludes this dossier. Other items are:a biography of Henk Backer; an article by cartoonist Wim van Wieringen on editorial cartoons.

SOMMAIRE
Ce no. de Stripschrift a comme sujet principal l'automobile. Tout d'abord il y a des articles sur voitures dans la Bande Dessinée, et sur collisions dans les bandes. Vous trouverez aussi un interview avec Jean Graton, l'auteur de Michel Vaillant, et de l'information sur José Bielsa et Jidéhem. La première bande de Michel Vaillant complète ce dossier. Les autres sujets sont:une biographie de Henk Backer; un article de Wim van Wieringen sur des dessins politiques.

DE AUTO IN DE STRIP

door Hans van den Boom

Wanneer werd de eerste auto gebouwd? In een gezelschap met wat buitenlanders is deze vraag altijd goed voor een flinke discussie. De Italianen kunnen wijzen op het octrooi uit 1879 van ingenieur Murnigotti. De Duitsers kunnen zich beroemen op Daimler en Benz die rond 1884 hun eerste voertuigen bouwden, terwijl de Fransen het liefst ook nog de stoomwagen van Cugnot uit 1770 erbij betrekken en daarmee de rest ruim een eeuw vooruit zijn.

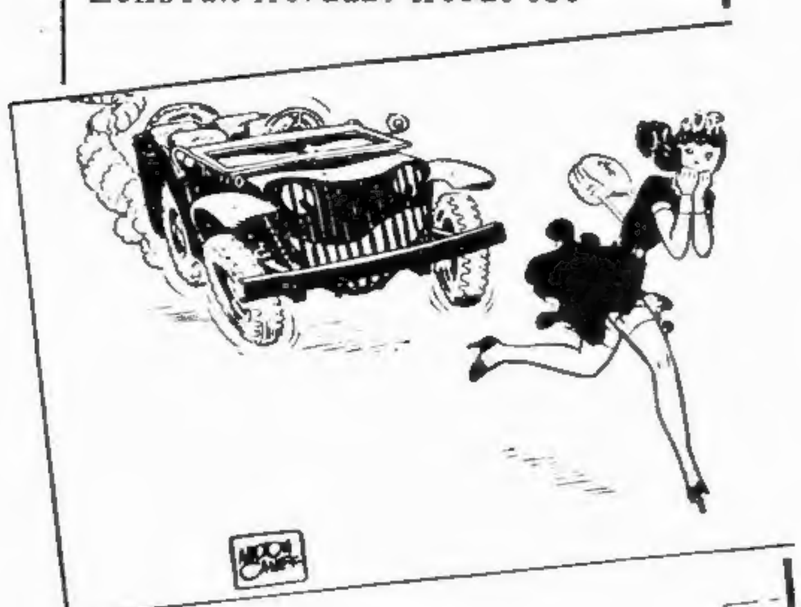
Gelukkig voor ons bestaat er veel minder twijfel over het tijdstip waarop de auto in het beeldverhaal voor het eerst een rol van betekenis speelt. Vanaf 1900 al zien we af en toe automobielen in tekeningen opduiken, onder andere bij Verbeek (Tiny Tads), Forton (Les Pieds Nickeles) en McCay (Little Nemo). Een hoofdrol krijgt de auto echter pas in 1919 in de strip *Gasoline Alley* van Frank O. King. In opvolgende weekafleveringen worden hierin de gebeurtenissen rond Gasoline Alley ('Benzinesteeg') uit de doeken gedaan. De strip, die aanvankelijk alleen de belevenissen van Walt Wallet en zijn vrienden beschrijft krijgt in 1921 meer het karakter van een familiestrip en maakt geschiedenis doordat voor het eerst de hoofdpersonen even snel ouder worden als de lezers. Een navolger van Gasoline Alley is *Main Street* (de naam zegt al genoeg), van Gus Mager. Deze serie is evenwel minder serieus en gebruikt meer korte grappen.
Met de groeiende belangrijkheid van de auto in het dagelijks leven groeit in de twintiger en dertiger jaren ook het aantal keren dat zij in beeldverhalen voorkomen. Het aantal herkenbare merken blijft desondanks klein. De helden rijden liever in wagens van eigen ontwerp. Het besef dat ook auto's waarheidsgetrouw kunnen worden afgebeeld is in die tijd nog niet tot de tekenaars doorgedrongen. Dikwijls wordt iets op papier gezet dat als grootste voordeel heeft niet te bewerkelijk en moeilijk te zijn. En de striptekenaars die er wel werk van maken proberen stuk voor stuk het werk van de fabrieksontwerpers te verbeteren. De wagens in Agent X9 van Alex Raymond bijvoorbeeld zijn heel wat sneller en sierlijker dan de werkelijk bestaande.

Batman
Ook de Batmobiles vallen in de categorie 'eigenbouw'. Zij zijn wel een aparte beschouwing waard, omdat Gil Kane ze telkens heeft aangepast aan de heersende smaak in Amerika. Zo ontstonden er zeven opeenvolgende Batmobiles.
Oorspronkelijk was Batman's vervoermiddel een heel gewone personenwagen, met als enig herkenningsteken een metalen vleermuisje op de radiatordop (dezelfde plaats waar Rolls Royce haar 'Flying Lady' heeft staan). Al snel werd deze wagen opgevolgd door een opvallender exemplaar; een gesloten type met nog enigszins uitspringende wielkasten (zoals een Volkswagen Kever), een hoge rug en een grote vleermuisvleugel middenop achter. De grill had de vorm van een driehoekig masker, met erin uitgespaard twee ogen.
Model drie behield de vleugel en het masker voorop. De uitspringende wielkasten verdwenen en de wagen was nu in het bezit van een panoramische ruit. Model vier kreeg als enige verandering een hoekiger model en een geheel glazen koepel als cockpit . Zonderling is dat dit type eigenlijk een éénpersoonswagen is. Voor twee mensen is de cockpit zo te zien veel te krap.
Kennelijk vond Kane dat zelf ook. In het volgende ontwerp zijn dan ook twee ruime zitplaatsen ingebouwd, ieder met een eigen halfrond windscherm. Verdere veranderingen in dit type zijn een toenemende lengte, en in plaats van één middenvleugel twee zijvleugels, net als de grote Amerikaanse wagens uit de vijftiger jaren. De wagen is nu open, om het eruit springen te vergemakkelijken. Vermoedelijk door een medewerker getekend is dan nog model zes, een lage Italiaans aandoende sportwagen, met als enige opsmuk twee kleine vleugeltjes achter. Een groot contrast met zowel het cijfde als het zevende type! Deze laatste is namelijk afkomstig uit de T.V. serie Batman. De wagen (op basis van een Ford Thunderbird) is nu wel het toppunt van Amerikaanse wansmaak, met lanceerapparatuur voor raketten, ingebouwde computer en meer van die onzin aan boord. Ook in de latere Batman-strips komt deze wagen nog voor.

THEY SAY THE TROUBLE WITH THIS COUNTRY IS TOO MUCH CLASS CONSCIOUSNESS – THAT IT'S BEING OVER DEVELOPED. YOURE IN ONE OF THE THREE BIG CLASSES, CAPITAL, LABOR AND THE PUBLIC. NOW LETS SEE JUST WHERE I STAND. I PUT IN EIGHT HOURS A DAY WORKING HARD - HEAD AND HAND- AS HARD AS ANYBODY. YOU CAN'T DENY I'M A WORKING MAN. SO I'M LABOR. I SAVED A LITTLE COIN LAST YEAR AND BOUGHT A COUPLE OF BONDS YOU SEE I'M CAPITAL TOO! AND FURTHERMORE, I GUESS I'M THE BIRD THAT PAYS SKY PRICES FOR NECKTIES, GASOLINE, PIE AND OTHER NECESSITIES. I SURE AM THE PUBLIC IF ANYBODY IS! I'LL SAY THEYRE GOING TO HAVE A JOB UNSCRAMBLING ME!
Gasoline Alley
THOSE WERE TWO OF BOSS ZUCCO'S BOYS! HE PRACTICALLY RUNS THE TOWN! IF YOU TALKED, YOU'D BE DEAD IN AN HOUR
SOON, IN THE BAT-MOBILE...
I'M TAKING YOU TO SAFETY... TILL I CAN GET EVIDENCE ON ZUCCO HIMSELF!

Oorlog
Vanaf 1941 is het voor een tijdje afgelopen met de mooie sportwagens. In Europa stort de stripproduktie in elkaar. De enkele series die nog worden gemaakt moeten zich noodgedwongen beperken tot onschuldige, niet tijdgebonden onderwerpen. In Amerika blijft men rustig doortekenen, maar de helden zetten hun glimmende wagens op stal. Zij stappen over in tanks, trucks, vliegtuigen en oorlogsbodems. We zien Skeezix uit 'Gasoline Alley' in dienst gaan, we zien Joe Palooka (van Ham Fisher) optreden als zegsman voor het ministerie van defensie. Superman bestrijdt de moffen, Jungle Jim de Jappen, en zelfs Tarzan vindt een stel Nazi's tegenover zich.
Een voertuig komt als onbetwiste winnaar uit de bus: de jeep, verbastering voor G.P. oftewel 'general purpose' (overal voor bruikbaar). Nog vele jaren na de oorlog zien we deze wagen in strips optreden. Ook hier bleek de jeep overal bruikbaar. (zie o.a. Robbedoes en de Robot uit '47). Bovendien is hij lekker recht en hoekig, dus niet moeilijk te tekenen.
In de jaren na de Tweede Wereldoorlog verlegt het gebruik van auto's in strips zich langzaam maar zeker van Amerika naar Europa. In Amerika neemt het genre van de praatstrip een grote vlucht; veel close-ups, weinig achtergronden. (Peanuts, Feiffer, Doonesbury). Daarnaast ontstaan er een aantal strips die hedendaagse problemen in het verleden laten spelen (Wizard of Id, B.C., Flintstones).
In Europa daarentegen ontstaat een heel ander soort strips, waarschijnlijk onder invloed van Hergé. Het wordt bij een grote groep tekenaars gewoonte zo gedocumenteerd mogelijk te gaan werken, ook wat betreft de in de strips voorkomende auto's. Het zwaartepunt van deze beweging ligt in België. Niet alleen vinden we hier de specialisten Graton, Jidéhem en Denayer, maar ook tekenaars als Leloup, Aidans, Reding en Tibet laten geen gelegenheid voorbij gaan om met wagens te sollen. En Dupa niet te vergeten. Die heeft een gigantische verzameling autogegevens, waaruit hij momenteel voor Achille Talon Magazine een serie 'Merkwaardige Automobielen' samenstelt.

Autostrips
In deze tijd krijgt ook het genre 'autostrip' een nieuwe start. Jean Graton begint in 1957 met *Michel Vaillant*, al snel een groot succes. Jidéhem probeert het in '61 met *Starter*, maar komt daarmee niet erg van de grond.
Jean Pierre Boivent, die voor Pilote auto-illustraties maakt wil ook eens een strip tekenen. Het verhaal gaat over vier race-enthousiasten die proberen met een zelfgebouwde racewagen mee te doen aan de 24 uur van Le Mans. Deze strip was wel bijzonder levensecht: Het scenario beschrijft de waar gebeurde lotgevallen van Boivent en drie van zijn vrienden. Hun *'Théleme'* racewagen, met een kunststof carrosserie en een 1300 cc Gordini motor heeft inderdaad meegereden en behaalde behoorlijke resultaten.
Zelfs *Jan Kordaat* treedt toe



Een Jeep van Milton Caniff

tot de rij autostrips, overigens met desastreuze gevolgen. De strip van Jijé is dan al in zijn nadagen en komt meer en meer in handen van assistent Mouminoux. De noodsprong om Gerrit en Jan tot coureurs te bombarderen heeft de ondergang waarschijnlijk alleen maar versneld.
In Italië waagt Crepax zich in de autorensport (een episode van *Valentina*, in 65-66), in Spanje zijn het Ventura en Nieto (met satirische strips) en Bielsa, die tot op de dag van vandaag zoveel mogelijk auto's in zijn strips stopt. Incidenteel hebben ook Chakir en Mic Delinx (degene die nu de Simca-mascotte Sim-Cat tekent) autostrips gemaakt (beiden in Frankrijk).
Rond 1970 zien we dan nog Christian Denayer zich in de automobielstrips begeven. Hij start *Patrick Leman* in Robbedoes, maar ziet deze serie vrij snel weer beëindigd. *Alain Chevallier* heeft een langer leven. De strip wordt, als ik me goed herinner, in het Belgische dagblad 'Le Soir' gepubliceerd en verschijnt in albums bij Uitgeverij Rossel. Sinds vorig jaar tekent hij in Kuifje ook nog *De Brokkenmakers*. Denayer, die jarenlang assistent van Jean Graton is geweest, had dat m.i. nog maar beter een paar jaartjes kunnen blijven. En de scenario's van Duchâteau zijn ook niet om over naar huis te schrijven.

Knut Andersen
De slechtste strips van Denayer en consorten zijn evenwel nog heilig bij wat Albert Weinberg ervan maakt. Zijn race-strip *Knut Andersen* verdient speciale aandacht, als stuitend voorbeeld van het ergste soort commercieel rauswerk.
De Belgische tekenaar/scenarist weet deze strip in 1972 aan het weekblad Pep te slijten. Kennelijk is het een speciale bestelling geweest, want we zien

MES ENFANTS, ELLE EST MAGNIFIQUE!
ME-SPORT."
LA PAROLE EST MAINTENANT AU "VERDICT ESSAIS"!
KNUT HEEFT NIETS VAN HET DRAMA GEMERKT...
DAAR HEB JE NIET VAN TERUG HÉ, VADOZ? MAAR.... WAAR IS IE? HIJ HAD TOCH ALLANG OP HET RECHTE STUK MOETEN ZITTEN!...
EN EVEN LATER GAAT KNUT ALS EERSTE OVER DE FINISH. HET PUBLIEK JUICHT DE JONGE WINNAAR HARTSTOCHTELIJK TOE...

De Thélème, van Boivent

Amsterdamse grachten en treinen met N.S. beschildering in het verhaal opduiken. Deze, waarschijnlijk in een vlaag van verstandsverbijstering aangekochte strip (nog door Hetty Hagebeuk?) beleeft evengoed nog vijf afleveringen van wisselende lengte (10 tot 32 bladzijden).
Godzijdank is de redaktie tegen die tijd tot het inzicht gekomen dat het toch nooit iets zal worden, en op de laatste pagina van 'Hell's Angels' wordt nogal nadrukkelijk afscheid van Knut genomen: *Voor Knut Andersen begint nu een carrière als coureur. Misschien zullen wij hem ooit nog eens ontmoeten. . .*
Nou, liever niet, wat ons betreft.

Veteranen
Als we de in de verhalen optredende wagens naar soort gaan

Knut Andersen, door A. Weinberg ('72-'73)

mee proberen het werk zo vaak mogelijk door te verkopen.
Een van de stripmakers die heel goed begreep dat het nadelen kan hebben al te actueel te zijn, was Walt Disney (althans de Walt Disney Corporation). Iedereen kent de bolle wagentjes van Donald Duck en Mickey Mouse. Ze hebben iets tijdloos over zich, niemand zal eraan afzien wanneer ze zijn getekend.
Tot verdriet van de tekenaars is het meestal niet mogelijk een dergelijk, de jaren trotserend, model te gebruiken. Een realistisch getekende strip vereist ook realistische vervoermid delen. Wat hebben zij daar nu op gevonden? Inderdaad, men neme een wagen, die al tientallen jaren niet meer gemaakt wordt, een veteraan. Op deze manier wordt de termijn dat de strip met goed fatsoen doorverkocht kan worden aanzienlijk verlengd. Het maakt immers niet uit of een wagen dertig of veertig jaar oud is, wèl of hij nieuw is of zes jaar oud. Onder de veteranen zijn enkele types duidelijk favoriet. Ten eerste, is dat de T-Ford, die ondermeer gebruikt is in de *Koen Knutse-*

laar reeks (van Jidéhem), in *Arthur het Spook* (van Cézard), en natuurlijk in *Bram Jager* en *zijn Buur*, van Francis.
Franquin laat *Guust* in een oude Fiat rondtoeren. Ook dit type komen we vaker tegen. Vermoedelijk is *Zoef* uit de Sophie-strip erop gebaseerd, evenals de wagen van *Onverbeterlijke Bas* door Mitteï (hoewel deze weleens van uiterlijk veranderde).
De jongste van de oudjes is de MG T-type. Deze wagen is nog tot in de vijftiger jaren gebouwd, maar ziet er 'oud' genoeg uit om als stripveteraan op te treden. Afgebeeld wordt

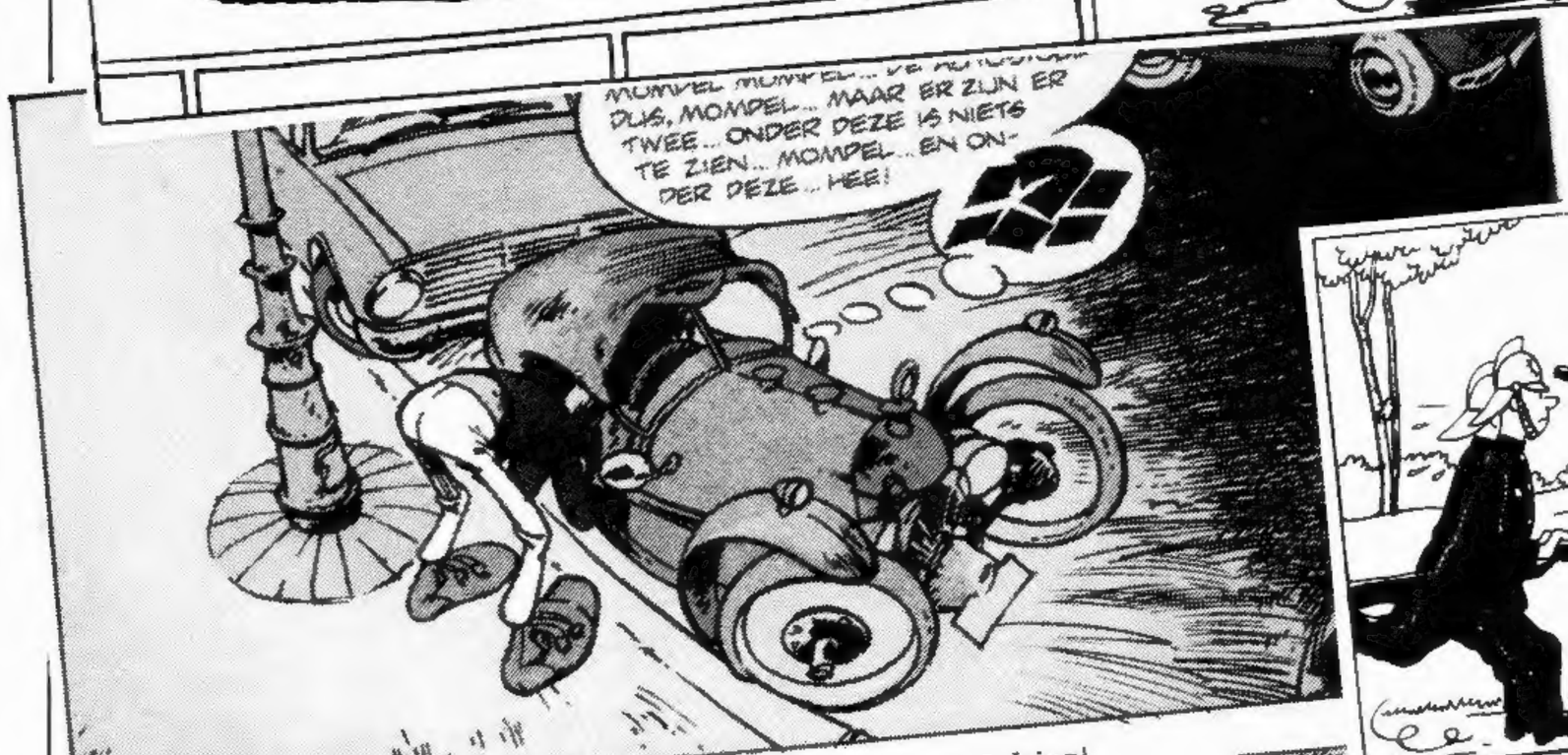
dit overzicht ook de Nederlandse autotekenaars een ruime plaats geven, ook al zijn dat er niet veel: gespecialiseerde automobielstrips zijn er al helemaal niet, en slechts een handjevol mensen tekent vaker dan incidenteel auto's.
Een van dat kleine groepje is Jan Kruis, we noemden al zijn MG. In zijn Gregor-tijd baseerde hij vrij regelmatig zijn gags op vervoermiddelen. Op een gegeven moment laat hij Gregor's vader zelfs in een gigantisch amfibievoertuig naar zijn kantoor rijden. Later, als hij

men tientallen uitmuntend getekende wagens voor. En volgens mij verzorgde hij ook de illustraties bij een reeks komische artikelen over de mini-Mini, in Autovisie rond 1965 of '66 (zoniet, weet iemand wie het dan wel was?)
Ook Martin Lodewijk kunnen we rekenen tot de mensen die met plezier auto's tekenen. Er is bij hem geen duidelijke voorkeur te vinden; hij tekent een lelijke eend net zo zorgvuldig als een tien tons truck of een

De M.G. van Jan Kruis

U BEDOELT DAT MARIETJE EEN AUTOOTJE IS...
O, WAT EEN SCHATJE
LEUK KARRETJE, HOOR, DAAR NIET VAN
LEUK, MENEER, WAT HEET LEUK...
EEN SCHOONHEID IS HET /
...EN WAT WE ALLEMAAL SAMEN HEBBEN MEEGEMAAKT. ACH MENEER / TOEN IK HAAR VOOR HET EERST ONTMOETTE, WAS ZE HELEMAAL AAN LAGERWAL GERAAKT
IK MAG WEL ZEGGEN DAT IK HAAR UIT DE GOOT HEB GEHAALD.
ND00-07

Franka, van Henk Kuijpers



Wellington Wish (Fred Julsing)

meestal variant TD, onder andere in *Dommel* van Dupa, in *Clifton* (Macherot/De Groot en Turk) en in *Jan, Jans en de kinderen* van Jan Kruis (dat was trouwens Jan's eigen MG, de ND-00-07).

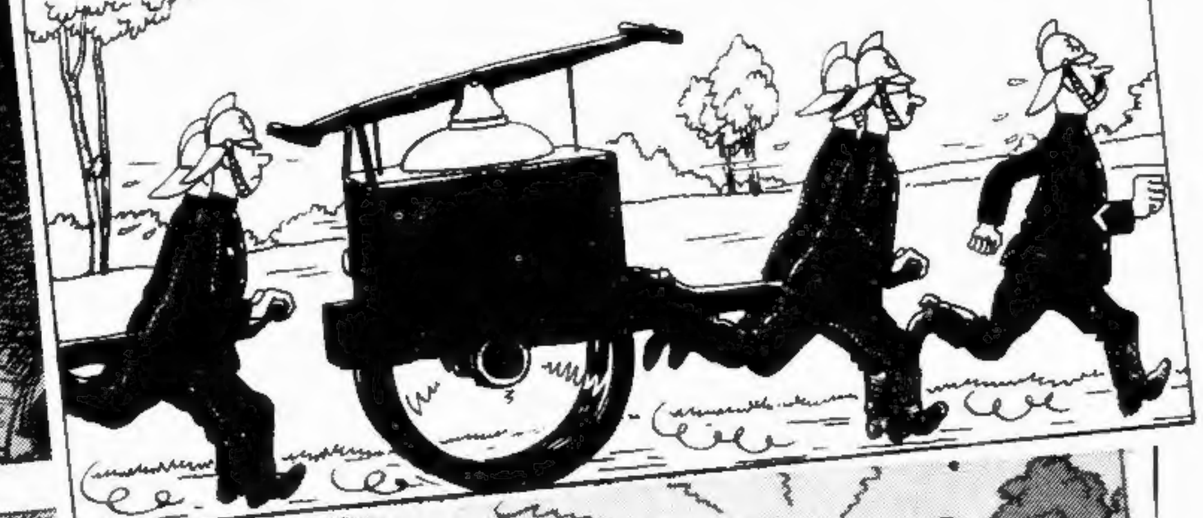
Nederland
Het spreekt vanzelf dat we in

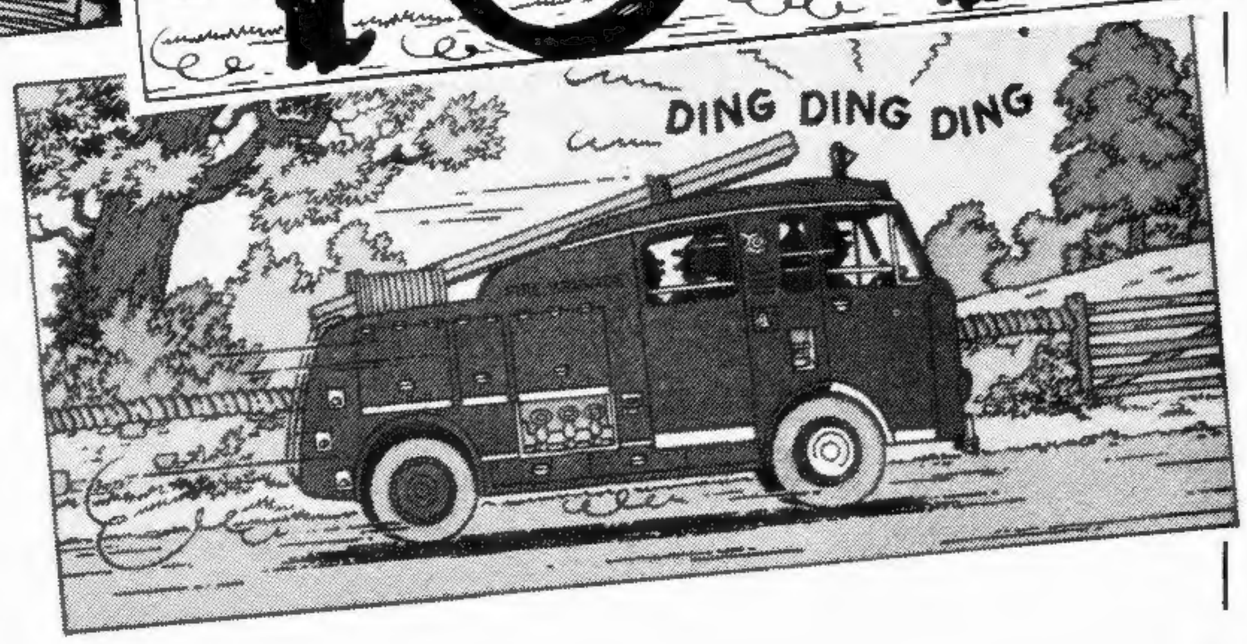
enkele verhalen lang *Sjors en Sjimmie* overneemt, blijkt de kolonel plotseling in een schitterende oude Cord rond te rijden (waaraan in de loop van de avonturen nogal wat plaatschade ontstaat, helaas).
Fred Julsing is de laatste tijd wat rustig op het gebied van auto's. Vroeger was dat beter. Vooral in *Wellington Wish* kwa-

moderne Rolls Royce. Bij hem vinden we de eigenaardige Engelse driewieler van Wellington Wish weer terug, in het decor van *De Heksenkring*.
Martin is ook lange tijd de schrijver geweest van *Johnny Goodbye*, waarin veel auto's uit de twintiger jaren voorkomen (getekend door Attanasio).
Henk Kuijpers, nog niet zolang bezig, levert met *Franka* in Eppo het bewijs een uitstekend tekenaar te zijn. De auto's, hoe goed ook, vallen nog in het niet bij de meisjes die hij op papier weet te zetten. Dat Kuijpers ook op het terrein van oude wagens goed thuis is bewees hij met zijn strip over de luchtvaartpionier George Longfellow.
Voor de volledigheid noemen we ook nog Henk 't Jong, die sinds kort van eigen ontwerpen op bestaande wagens is overgegaan, Uco Egmond (toch wel erg plagiaat van Guust, die lelijke eend van Eppo), Peter de Smet (met zijn zeer gedetailleerde legervoertuigen) en Jan Steeman, die regelmatig de auto's die hij tekent van zijn eigen nummerbord voorziet.

Het is duidelijk dat dit overzicht verre van volledig is. Dat is ook niet mogelijk zonder in een droge opsomming van namen te vervallen. Het leek ons beter in plaats daarvan eens met een van de autospecialisten wat dieper op de diverse kanten van zijn werk in te gaan. We kozen de bekendste: Jean Graton. Een interview met hem vindt u op de volgende bladzijden.
Lezers die nog meer willen lezen over de auto in de strip kunnen daarvoor terecht in o.a. Rantanplan 26 t/m 31, en in het boek 'Comicar' (uitgave Fiat Automobielfabrieken 1975). ○

Vooruitgang bij Kuifje





Isabelle en het Monster
De Demon van de Eiffeltoren

JEAN GRATON: Je moet er steeds met je neus bovenop zitten

door Hans van den Boom mmv Richard v/d Boom.

Michel Vaillant is een strip waarover de meningen nogal verdeeld zijn. In de opiniepeilingen van Kuifje scoort de serie altijd goed, er worden trouw in vele talen albums uitgebracht die, gezien het aantal herdrukken, toch goed moeten verkopen. In de fanzines daarentegen wordt er nauwelijks aandacht aan besteed en zijn de albumkritieken meestal slecht. Een paar voorbeelden uit de nieuwsrubriek van Stripschrift geven aan wat de bezwaren tegen de strip zijn.

Over het motorboek:
Stripverhalen waar amper een verhaal, uiteraard een moraal, maar vooral geen kraak of smaak aan zit. De motoren zijn piekfijn getekend, maar de mensen zijn houten poppen.

Over 'Wereldkampioen':
Wie trouw Studio Sport volgt en denkt dat hij de wereldkampioen autoraces formule I (1974) kent, vergist zich deerlijk. Men heeft in Hilversum weer eens ferm de plank misgeslagen. Hoe het werkelijk zit kan men lezen in 'Michel Vaillant, Wereldkampioen'. Niemand minder dan Vaillant is wereldkampioen met Jacky Ickx op een eervolle 2e plaats. Behalve een verslag van enkele autoraces en het liefdesdrama van Steve Warson bevat dit album geen verhaal. Daarmee heb ik meteen het allerzwakste punt van tekenaar Jean Graton aangegeven. Hij heeft nooit goed kunnen tekenen maar met hard ploeteren wist hij voor autoliefhebbers nog vaak een spannend verhaal te creëren. De laatste jaren heeft hij het waarschijnlijk te druk met zijn dikke semi-documentaire albums want een redelijk verhaal voor Michel Vaillant kan er niet meer af. Praktisch het hele album 'Wereldkampioen' is in een onpersoonlijke, bekommentariërende toon geschreven. Dialogen ontbreken op schrijnende wijze wat tot gevolg heeft dat het verhaal dood is, zonder enige spanning en nog slecht getekend ook. Er is een grens, ook voor de fervente liefhebbers van auto's. Jean Graton zal weer moeten werken als hij tenminste aanvaardbaar wil blijven.

(KdB)

Over 'De Vervloekte Safari' zowaar een positieve reaktie:
Michel Vaillant - 'De Vervloekte Safari' door Jean Graton. Gewoon weer een ouderwets oubollig verhaal van Graton waar de spanning zit in de moeilijkheden die coureurs moeten overwinnen. Er komen wat schurken aan te pas die willen verijdelen dat de helden de East African Safari winnen, dus wat extra moeilijkheden, maar dat is alleen maar aardig. Er wordt niet te lang geouwehoerd over de vrouwen van de helden wat alleen maar afbreuk doet aan de oorspronkelijke opzet van de serie: een held, in dit geval coureur, die avonturen beleeft en veel moet racen. Het rally-gegeven heeft Graton al eens in Rush gebruikt maar het wordt hier nog eens dunnetjes overgedaan. Ditmaal ook weer de gewone suffe dialogen in plaats van de hinderlijke commentaartoon uit het vorige album 'Wereldkampioen'. Aardig!

Het geheim van Steve Warson' wordt daarentegen weer gekraakt:
'Brullende meute, slips, crashes, Michel (alweer) bijna naar de knoppen en Ruth (Jo Barrett) als stand-in op Indianapolis voor de aan zijn hand geblesseerde Michel, tranen van een trouweloze vader die in één klap (binnen een race) volledig grijs wordt, sabotage, schelden en vloeken, hopeloze liefdesverklaringen in de pits, het is om neerslachtig van te worden, al deze melodramatiek voor maar f 4,50. Jean Graton moet nu echt maar eens naar een goede scenarist uitkijken anders blijft het huilen met deze keukenmeidenstrip.

Tja, wat moeten we daar nu mee? Zeker is in ieder geval dat deze omstreden Jean Graton al een automobielstrip tekende toen niemand anders nog op dat idee was gekomen. Dat, en het feit dat de strip in bijna twintig landen wordt gepubliceerd was voor ons aanleiding in de auto te stappen om hem in Brussel op te zoeken. En dat leidde meteen al tot de eerste vraag, want wat doet een echte Fransman als Graton in België?

Graton: In mijn jeugd woonde ik in Nantes, maar na het einde van de oorlog ben ik naar België gegaan om te proberen daar met mijn tekeningen iets te bereiken. Waarom? Ik had daar familie zitten, en zeker in het begin had ik wel een steunpunt nodig om af en toe voor

Het kasteel Königsfeld

Het door Ricard uitgegeven album 'Suspense au Paul Ricard'.

EEN TIJDJE LATER IN HAARLEM...
EINDELIJK ZAL IK DIE COSTER ZIEN WAAR ZE ME VAN VERTELD HEBBEN. HET IS HIER IN DE S? NIKLAASKERK
IK HEET JOHANN GUTENBERG !... ZE HEBBEN ME VERTELD DAT U IETS UITGEVONDEN HEEFT...
JA, JA... MAAR HIER DOE IK ALS KOSTER DIENST !... ALS U STRAKS BIJ ME THUIS WIL KOMEN, MENSER GUTENBERG !...

Uit het 'Oom Wim'-verhaal Gutenberg: tekst Attanasio, tekeningen Graton.

vlnr: Robert Scott Wood, Jean Graton, Claude Viseur en Christian Lippens.

eten en zo op terug te vallen. Ik begon daar met reclametekenen. Na een tijdje kon ik daarnaast werk gaan doen voor een sportblad. Dat bleek achteraf erg gelukkig, want daardoor kwam ik in de sport terecht, en leerde ik hoe het werk bij een tijdschrift was. Ik zocht echter nog meer opdrachten en op een gegeven moment probeerde ik het bij Dupuis. Daar kreeg ik mijn eerste stripopdracht.
Ik heb toen voor Robbedoes weekblad een heel stel 'Oom Wim'-verhalen getekend. Dat duurde een jaar of twee, drie. Daarna ben ik naar Kuifje verhuisd, waar ik mijn eigen scenario's mocht gaan schrijven. Bij Robbedoes wilden ze dat niet, daar hadden ze vaste mensen voor. Kuifje plaatste in die tijd iedere week een compleet verhaal van vier bladzijden; ik koos voor de mijne meestal een sportief onderwerp. In 1953 kwam ik bij Kuifje, en tot '57 ben ik complete verhalen blijven doen. Hoewel, daarna heb ik ook nog wel een stel getekend, maar mijn voornaamste werk was vanaf '57 Michel Vaillant. Ik heb, dacht ik, een stuk of vijf korte verhalen getekend, waarin ik een beetje kon uitproberen hoe de strip zou moeten worden, en begin '58 begon het eerste vervolgverhaal te lopen: 'De Grote Match'. Naast Michel Vaillant heb ik voor het Franstalige damesblad 'Chez Nous' de reeks 'Les Labourdet' getekend, waarvoor mijn vrouw de teskt schreef. Het is jammer dat we die serie hebben moeten beeindigen. Dat kwam door een domme rivaliteitskwestie over de albumrechten, tussen de Lombard Uitgeverij en de eigenaars van Chez Nous. We hebben negen albums getekend, maar er zijn er uiteindelijk niet meer dan drie uitgekomen. Helaas, want het was een leuke afwisseling met de motorische wereld van Vaillant.

Hoe verliep in die tijd de samenwerking met het weekblad Kuifje?
Graton: Ik heb vijftien jaar lang geen enkel probleem gehad. Ik leverde mijn verhalen in en die werden steeds direct geaccepteerd. De strip had succes, dus was er ook geen aanleiding erover te gaan praten. Met de album-afdeling van Lombard heb ik wel moeilijkheden gehad. Ik vond dat zij niet genoeg deden aan promotie voor de Michel Vaillant-albums. Het klimaat is langzaam maar zeker verslechterd en ik heb besloten met een andere uitgever in zee te gaan. Dat is momenteel nog niet afgerond, er zijn nog een aantal complicaties. Mijn contract met Lombard liep december jongstleden af, maar zij houden vol, dat zij nog steeds rechten kunnen laten gelden.
Dat alles wil echter nog niet zeggen dat Michel Vaillant uit Kuifje zal verdwijnen. Ik heb met de redaktie altijd goede contacten gehad en wat mij betreft kunnen de nieuwe verhalen zondermeer in Kuifje blijven verschijnen. In Kuifje Weekblad staan is één ding, bij de Lombard Uitgeverij albums uitbrengen is iets anders.

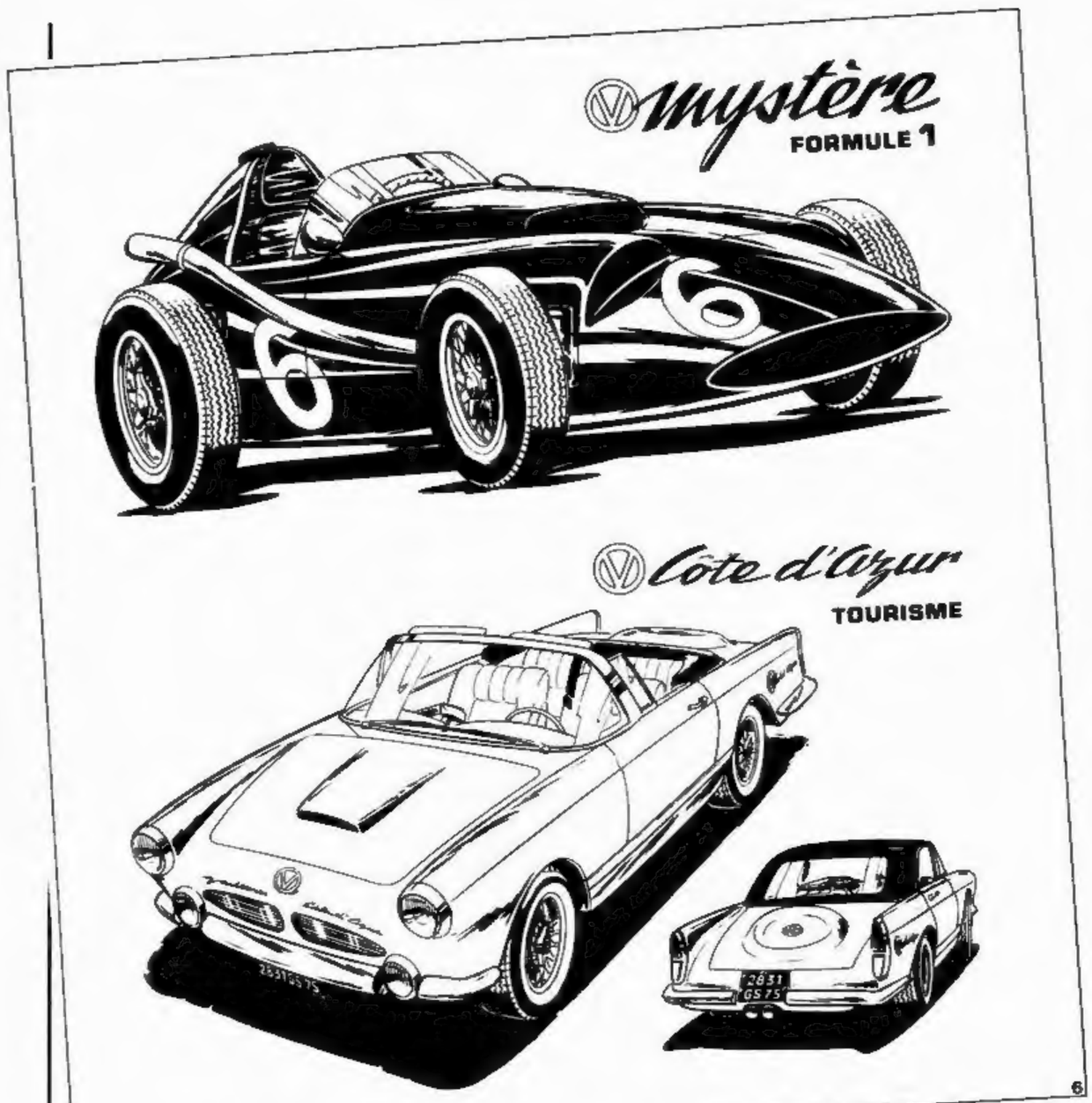
Zijn er al weer nieuwe verhalen klaar?
Graton: Op dit moment werken we nauwelijks aan Vaillant-verhalen. Er is een verhaal klaar met als titel 'Menace sur le Grand Prix'. Dat verhaal had vóór de Grand Prix van Monaco moeten verschijnen, omdat we onze tekeningen gebaseerd hadden op hoe het er vorig jaar daar uitzag. Nu is het verhaal al voor het gepubliceerd is enigszins verouderd. Het verhaal is geblokkeerd door de moeilijkheden bij Uitgeverij Lombard en het is heel goed mogelijk dat het helemaal nooit in Kuifje wordt geplaatst. Dat zou vanzelfsprekend voor mij en mijn medewerkers een hoop verloren tijd zijn. Ook al verschijnt het rechtstreeks in album, dan nog verliezen we de weekbladpublicatie. Bovendien worden hierdoor ook alle volgende verhalen afgeremd. We hebben projecten zat. Vier of vijf verhalen zijn al in voorbereiding, maar zolang deze problemen voortduren zijn we genoodzaakt de produktie af te remmen.

Denayer en Co.

Er is de laatste paar jaar een duidelijke stijging in het aantal autotekenaars: Denayer, Weinberg, enzovoorts. Hoe zou dat komen?
Graton: De autostrip van Weinberg is volgens mij een kleine wraakneming geweest, nadat ik 'Concerto voor Piloten' in de vliegerswereld had laten spelen. Maar het zal hem niet meegevallen zijn een strip te maken over de autosport. Een heel stel mensen hebben het geprobeerd, of doen dat op dit moment. Iedereen die een goede autostrip wil tekenen moet voortdurend foto's blijven maken op circuits, de coureurs volgen, hun reakties noteren en vooral technisch alles kloppend houden. Je hebt jaren nodig voordat je de mensen achter de schermen zo goed kent dat je toestemming krijgt overal met je neus op te zitten. Christian Denayer heeft bij mij het vak geleerd. Hij heeft me vijf jaar lang geassisteerd met Michel Vaillant en is daarna voor zichzelf begonnen. Over zijn strips heb ik geen opinie, dat laat ik aan de lezers over.

Kennelijk is Denayer aangetrokken bij Kuifje als vervanger van Graton?
Graton: Volgens mij wel, en dat is de minder correcte kant van de pogingen van Lombard om mij vast te houden. Ze proberen mijn vertrek met behulp van advocaten en dergelijke zo lang mogelijk te verhinderen, terwijl ze de strips van Denayer zoveel mogelijk pousseren, misschien wel om hem als opvolger van Vaillant te gebruiken. Want ze weten heel goed, dat ze uiteindelijk ongelijk zullen krijgen.
Overigens vraag ik me af welke verzekeringsmaatschappij De nayer heeft. Het is ongelooflijk, de hoeveelheid blikschade die hij in zijn verhalen opsta-

Ook toen al een race-liefhebber.



pelt. Een opeenhoping van gebeurtenissen is trouwens iets waar iedere striptekenaar voor op moet passen. Een lezer heeft me eens een scenario opgestuurd voor een Vaillant-verhaal. Daarin zat stof voor minstens twintig jaar avonturen! Michel kreeg een ongeluk, was op sterven na dood, zijn vader had kanker, de fabriek ging slecht, etc. Het was een scenario waarin alles tegelijk gebeurde en dat kan nu eenmaal niet in een goede strip. Voor mijn nieuwe serie Julie Wood, waarvan net een eerste album is verschenen, heb ik het verloop precies gepland. In het eerste album begint zij voorzichtig met motorrijden. Volgende stap is dat zij regelmatig crosses en dergelijke gaat doen, en ik schat dat ze in het vierde of vijfde verhaal aan snelheidswedstrijden toe is.
Ook voor Michel Vaillant hebben we een zeker schema. We wisselen de race-verhalen af met andere. Af en toe zit er een verhaal tussen dat niets met races of rally-rijden te maken heeft, zoals laatst het album 'Nachtmerrie'. Maar de cliëntele vraagt toch steeds weer om autosport, dus dat blijft de hoofdschotel.

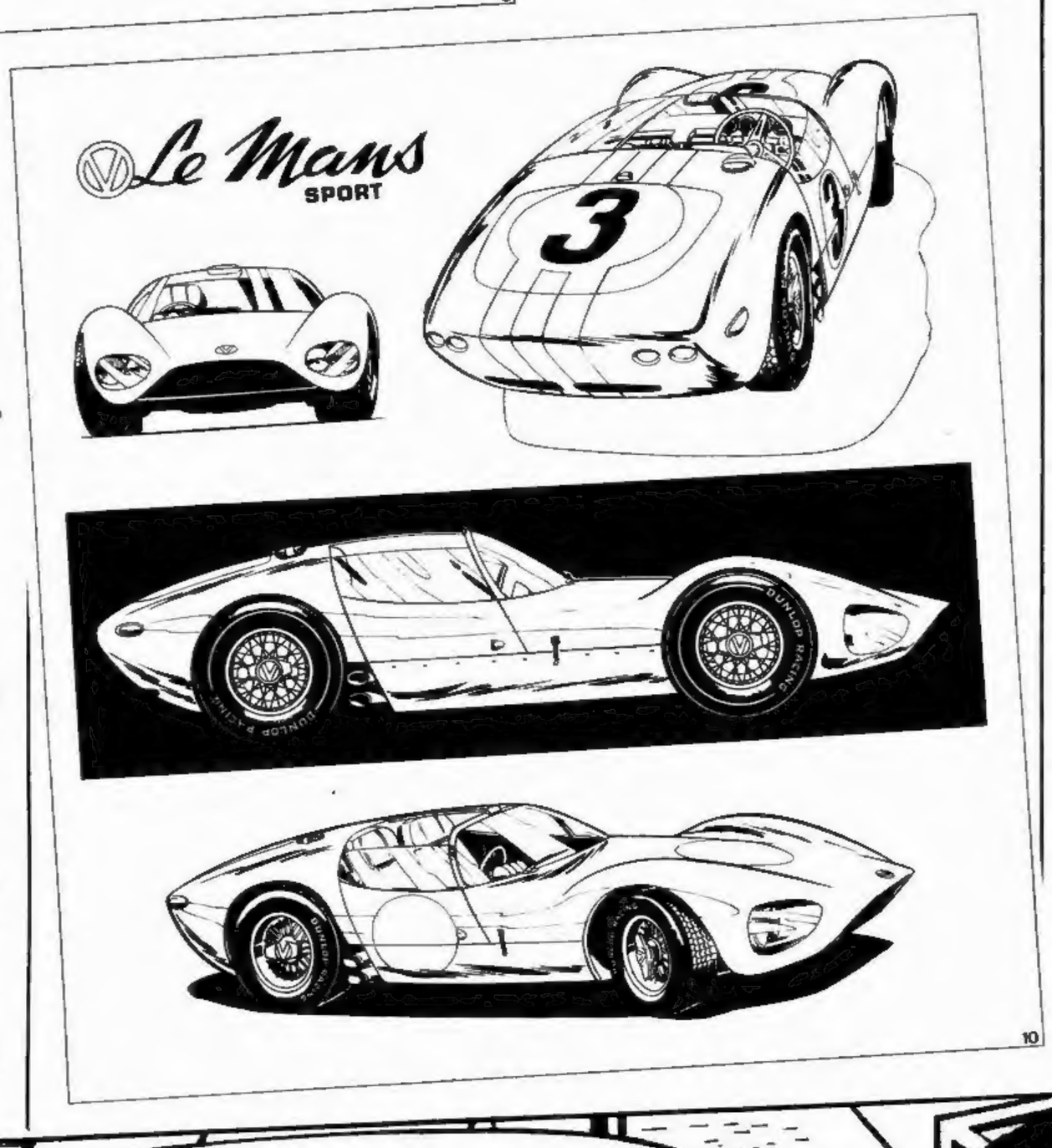
Medewerkers

Waaraan geeft u de voorkeur: tekenen of schrijven?
Graton: Tegenwoordig vind ik schrijven het leukste werk. Ik schrijf veel meer dan vroeger, er verschijnen ook meer verhalen. Omdat ik toch dezelfde hoeveelheid werk per dag doe is dat ten koste van mijn tekenwerk gegaan. Gelukkig heb ik een uitstekende ploeg medewerkers, die zich allemaal in een bepaald onderdeel van de strip gespecialiseerd hebben.

Er is nogal wat verloop in de medewerkers geweest, vond u dat niet vervelend?
Graton: Helemaal niet. Vorig jaar is een van mijn medewerkers, Daniel Bouchez, weggegaan om strikt persoonlijke redenen. Voor hem in de plaats heb ik Scott Wood gevonden en later nog Claude Viseur. Beide tekenaars hebben een stijl die dicht bij de mijne ligt. Vooral in het begin hebben ze van alles en nog wat door elkaar getekend, om allround te worden. Later hebben ze zich gespecialiseerd. Claude doet vooral de auto's in de Vaillant-verhalen, Scott de motoren bij Julie Wood en (af en toe) Vaillant. Zelf doe ik de personages, maar het is de bedoeling dat Christian Lippens die de decors tekent langzaam maar zeker een deel daarvan overneemt; dat gebeurt al zo nu en dan. Ik heb er helemaal geen bezwaar tegen dat soms het werk van een medewerker iets afwijkt van het mijne. Het is goed om van tijd tot tijd nieuwe elementen in de strip te introduceren. Kleine verschillen mogen er best zijn. Het moet natuurlijk niet zo gaan als vroeger bij Tarzan, waar de tekenaars geen enkele rekening hielden met de stijl van hun voorganger.

Documentatie

We gebruiken als documentatie veel zelf gemaakte foto's, maar ook wel materiaal uit autobladen, kranten en dergelijke. Per album gebruiken we zo'n 400 à 500 foto's. We proberen te vermijden dat een Vaillante op een bestaand model lijkt, maar meestal gebruiken we toch wel een echte auto als basis voor de tekening. We nemen vaak een foto van bijvoorbeeld een Renault Alpine, ik noem maar wat, en van die foto nemen we alleen de achtergrond en de stand van de wielen over. Dan tekenen we op de plaats van de oorspronkelijke wagen de Vaillante die we nodig hebben. Soms is het onmogelijk ter plaatse foto's te gaan maken, zoals indertijd voor het verhaal over de East African Safari. Tijdens de voorbereiding van dat verhaal is Gilbert Staepelaere, die aan die rally meegedaan had, drie dagen lang bij ons geweest. Hij heeft alle



voorvallen verteld die hij zich kon herinneren, hij heeft ons de gang van zaken beschreven en ons zelfs al zijn documentatie ter beschikking gesteld. Ik ben een paar keer naar Amerika geweest op jacht naar foto's, een keer zelfs op uitnodiging van Ford. Tegenwoordig is het Scott Wood die voor Julie Wood in Amerika foto's gaat maken. Hij is Amerikaan en kan zo het nuttige met het aangename combineren.

De familie Labourdet

Deze motorrijdster stond model voor Julie Wood.

Wordt bij de Vaillantes ook aandacht besteed aan wat er onder de carrosserie zit, of wordt alleen het uiterlijk ontworpen?
Scott Wood: Waarschijnlijk ben ik degene die het diepst ingaat op de technische kant. Als ik mijn zin kreeg zou er ook veel meer van de technische details in het verhaal getoond worden. In het verhaal 'Wereldkampioen' hadden Claude en ik het werk verdeeld. Ik tekende de Vaillantes en hij de Leaders. Iedere keer als ik zijn ontwerpen zag had ik weer vragen als 'Waar zijn die gaten voor, die in de carrosserie van die Formule I wagen zitten? OK, die twee zijn voor de radiator, die voor de oliekoeler, maar waarom zit daar in vredesnaam nog een vijfde gat? ? 'Ik ben wat dat betreft een fanaticus, dat heeft Claude wel gemerkt. . . .

Hoe komen de werkelijk bestaande figuren, zoals Ickx en Regazzoni in uw verhalen terecht?
Graton: Meestal als gevolg van een ontmoeting. Een typisch voorbeeld is wel hoe het met Clay Regazzoni tot stand kwam. Ik was een jaar of wat geleden in Zwitserland, bij het 'festival des pilotes'. Een groot aantal coureurs komen daar een dag of drie samen om allerlei wedstrijdjes te doen die niets met auto's te maken hebben, maar des te meer met sneeuw. Tijdens een diner daar zat ik naast Regazzoni die voor het eerst zijn snor had laten staan. Die snor maakte van hem een goed stripfiguur. Ik zag meteen een verhaal voor me waarin Michel en hij in de spelletjes elkaars rivalen waren. Maar Rega protesteerde daartegen. Hij vond het een prima idee, als ik Michel zou vervangen door Steve Warson. Met die eigenwijze Amerikaan zou hij graag duelleren, zei hij. Toen ik dit verhaal ging uitwerken kwam ik tot de ontdekking dat hij volkomen gelijk had; Clay tegen Steve was inderdaad veel leuker dan tegen Michel.

Paul Ricard

In 'Het Noodlot' zijn de laatste acht bladzijden van het verhaal, die zich afspelen op het circuit Paul Ricard, als een afzonderlijk albumpje uitgebracht. Was dat project van tevoren al voorzien, of is men achteraf op het idee gekomen?
Graton: Het was toeval, dat die laatste bladzijden los van de rest gelezen konden worden. De mensen van Ricard hadden het verhaal gelezen en kwamen zelf met het idee er een album van uit te brengen. Het is in een oplage van ongeveer 5000 exemplaren op het circuit verspreid. Naderhand hebben ze om een soortgelijk verhaal gevraagd, nu over motoren. Dat verhaal is ook in Kuifje gepubliceerd. En op dit moment zijn we weer iets voor hen aan het tekenen. Het is voor een uitgave, die tijdens de Franse Grand Prix verspreid wordt. Deze acht pagina's worden ingepast in het volgende Michel Vaillantverhaal, omdat het anders veel te duur wordt voor Ricard. De kosten worden op deze manier over meer klanten uitgesmeerd.

Hoe zijn uw relaties met Marlboro, Elf en Ford, die regelmatig hun merk op de Vaillantes of in de tekeningen terugvinden?
Graton: Daar zijn ze uiteraard zeer tevreden mee. De Marlboro borden die overal staan teken ik doodeenvoudig omdat ze in werkelijkheid ook langs ieder circuit staan. De merken die op de Vaillantes staan zijn een ander geval, die kan ik uiteindelijk zelf kiezen. Meestal zijn het firma's die mij ergens mee geholpen hebben. Zo heb ik dankzij Ford en Goodyear zeldzame documenten te pakken gekregen, en met veel mensen kunnen praten. Bij de introductie van het Motorboek zijn er drie recepties gegeven, in Parijs, Brussel en Lausanne, waarbij Marlboro er voor gezorgd heeft dat Agostini aanwezig was. Het is een kwestie van ruilen. Zij doen mij een plezier en ik hen.
Ik heb ook een tijdlang Bang & Olufsen gepropageerd. Dat was omdat zij de sponsors waren van het Team Michel Vaillant, een ploeg van Belgische Vaillant-fans die met Formule 2 en 3 materieel reden. Rond dit team bestaat ook een club Michel Vaillant, die gereduceerde prijzen voor races, speciale jacks en helmen en misschien over enige tijd ook een eigen blad voor de leden aanbiedt.

Hoe staat het eigenlijk met het Michel Vaillant maandblad, dat vorig jaar al op de markt zou komen?
Graton: En ik dacht dat niemand daar nog van af wist? ? Wel, inderdaad zijn we met dat project bezig, Het is een van de dingen die door de contractproblemen opgehouden worden. Dargaud, die het blad gaat uitgeven zit te wachten tot die opgelost zijn.

Conservatief

Heeft u enig idee waarom er in de stripvakbladen zo weinig aandacht aan Michel Vaillant wordt besteed?
Graton: Ik denk dat deze bladen de strip negeren omdat ze hem beschouwen als commercieel, klassiek getekent en niet experimenteel. Veel van de fanzines willen graag de indruk wekken dat ze vooral geinteresseerd zijn in marginale strips, in de

avant-garde. Ze verwijten Michel Vaillant soms de vreemdste dingen, bijvoorbeeld dat hij reactionair is, en conservatief. Dat is belachelijk, wat ik teken heeft met politiek niets te maken, het is uitsluitend en alleen een strip over de automobielsport.

U betrekt inderdaad vrijwel nooit de actuele politieke problemen bij het verhaal. Van de oliecrisis hebben we in de strip niets gemerkt. Is dat opzettelijk, of gaat dat ongemerkt?
Graton: Nee, dat heeft een andere reden. Stel: ik maak een verhaal over de energiecrisis. Voordat het verschijnt gaan er maanden over heen en misschien bestaat die toestand dan al lang niet meer. Dan zit ik mooi fout met mijn actuele verhaal. Wat ik wel een keer als thema voor een kort verhaal heb gebruikt was een testrit met een motor die veel minder benzine verbruikte.
De meeste van mijn verhalen zullen over vijftien jaar ook nog wel ergens gepubliceerd worden. Tegen die tijd hebben de problemen van vandaag geen enkel belang meer. Daarom probeer ik de verhalen algemeen te houden en ze niet vol te stoppen met de huidige problemen. En een tweede punt: Michel Vaillant is bedoeld als ontspanning. Er zijn wel journalisten geweest die gezegd hebben dat het in de wereld van de Vaillants altijd goed ging. Nooit stakingen bij de Vaillant-fabrieken, nooit ontslagen of arbeidstijdverkorting. Ik zie evenwel niet in waarom ik een verhaal over stakingen zou moeten maken. Dat is niet waar de lezer om vraagt. Die heeft problemen genoeg, misschien is er op zijn eigen werk wel een staking. Hij wil niet ook nog eens in Michel Vaillant erover lezen .

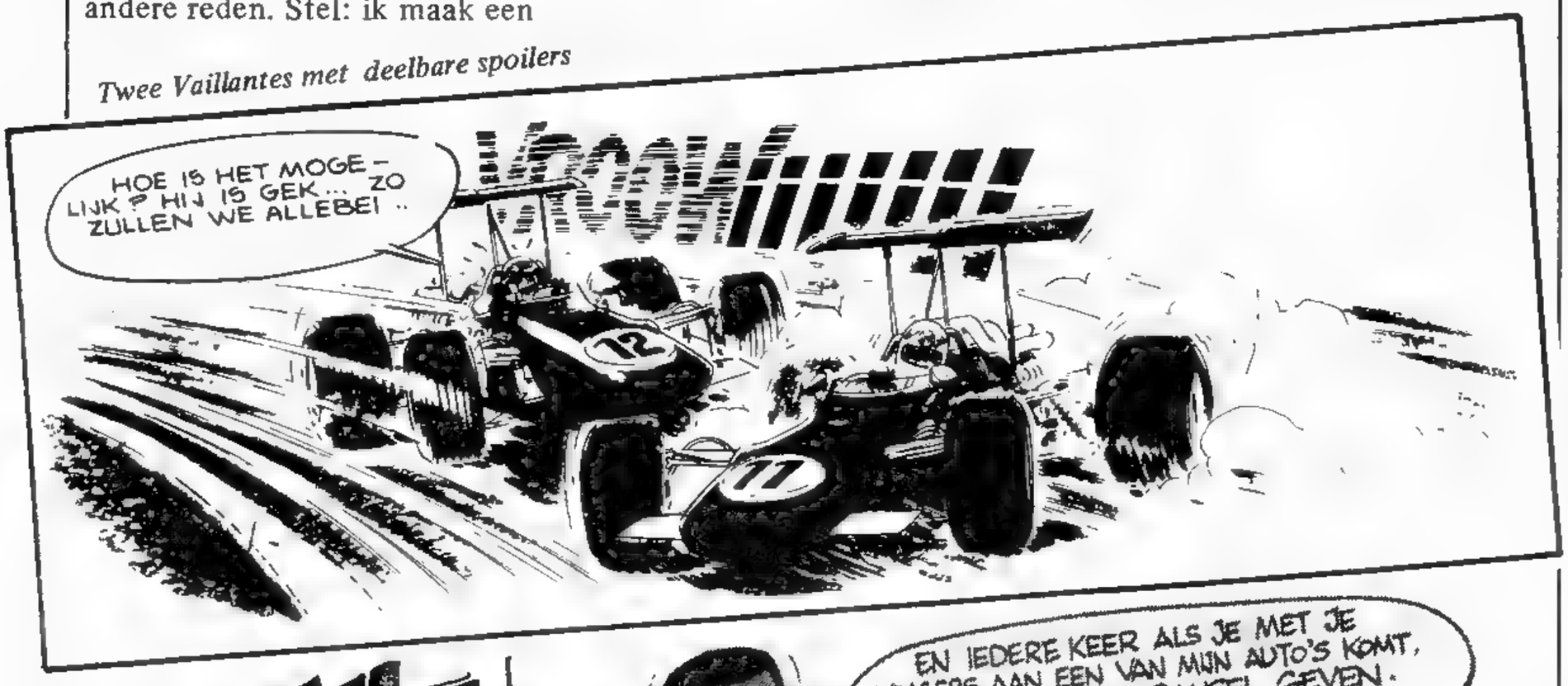
Veroudering

Wat doet u om de veroudering van de verhalen tegen te gaan?
Graton: Allereerst proberen we de albums zo snel mogelijk op de markt te brengen. In de tekeningen lopen we daarnaast als we kunnen iets op de werkelijkheid vooruit. Een probleem is vaak om geloofwaardig te blijven. De Vaillantes kunnen niet zo revolutionair zijn als we graag zouden willen. Dan wordt het science-fiction en dat is niet de bedoeling. We kunnen nieuwe snufjes pas toepassen als we er vrij zeker van zijn dat in de auto's van volgend jaar dergelijke vindingen ook toegepast zullen worden. Zo hoorden we van Jacky Ickx dat Ferrari aan het experimenteren was met deelbare spoilers, om de wegligging te verbeteren. In bochten stond de ene helft schuiner dan de andere. Helaas werden kort nadat we dit in het verhaal verwerkt hadden alle spoilers verboden omdat ze niet stevig genoeg waren. . . . . .

Een paar jaar geleden was er een vrij snelle veroudering merkbaar in de Vaillant-familie. Jean-Pierre trouwde, kreeg een zoon en in een mum van tijd was die alweer een jaar of zes oud. De laatste tijd gaat dat weer veel langzamer. Hoe zit dat nu?
Graton: Dat zoontje, Jean-Michel heette hij, is een paar jaar lang in hetzelfde tempo gegroeid als een van mijn zoons. Die is nu vijftien jaar oud en dat zou in de strip gevaarlijk worden: Hoe oud moet Michel dan wel niet zijn.

Na een aantal verhalen met dat jongetje erbij ben ik tot de ontdekking gekomen dat het gevaarlijk is een dergelijk leeftijdsgebonden figuur als een kind te gebruiken. Je ziet hem nu ook niet of nauwelijks meer, maar hij is er wel, min of meer als reserve om misschien eens het racen van Michel over te nemen.
Overigens kan Michel momenteel best normaal ouder geworden zijn. Hij is nu negentien jaar bezig en als hij vroeg begonnen is, op zijn 17e of 18e jaar, dan is hij nu pakweg 35,36. Michel en Françoise zijn, hoe vervelend ik het ook vind, van plan om in een van de komende verhalen aan gezinsuitbreiding te gaan werken. Ik heb nog geprobeerd ze ervan af te houden, maar ja, dat zijn dingen die ze zelf bepalen. . .
Ik herinner me dat ik eens een brief kreeg van een meisje. Zij schreef mij naar aanleiding van een weddenschap met een paar vriendinnen. Die vriendinnen dachten dat ze mij nooit zou durven schrijven en hiermee bewees ze dat het wél zo was. Zij had namelijk van Michel Vaillant gedroomd en schreef dat wat er in die droom gebeurde beslist nooit door mij gepubliceerd zou kunnen worden. Ik heb haar onmiddellijk teruggeschreven dat ik Michel Vaillant alleen van negen tot vijf in dienst heb. Voor wat hij buiten werktijd allemaal uithaalt kan ik onmogelijk verantwoordelijk zijn! ○

Twee Vaillantes met deelbare spoilers


HOE IS HET MOGELIJK? HIJ IS GEK... ZO ZULLEN WE ALLEBEI..
KWARRRRR
AIE!
EN IEDERE KEER ALS JE MET JE VINGERS AAN EEN VAN MIJN AUTO'S KOMT, ZAL IK JE ZO'N PAK RANSEL GEVEN. BEGREPEN?
GELUKKIG IS DE HEER VAILLANT NIET BIJ DIT BESLUIT GEBLEVEN... WE KUNNEN ONS MOEILIJK VOORSTELLEN, DAT HIJ MICHEL ELKE WEEK IN ZO EEN OVERWINNING BEHAALD HEEFT, EEN PAK RANSEL ZOU GEVEN. (de redactie)
DE KWARRON-NENS VAN VAILLANT ALTIJD IS ER IETS MEE!

Julie Wood in moeilijkheden.

Uit 'Concerto voor Piloten'.

Michel Vaillant: Het 24e uur

Dit verhaal is het eerste in de Michel Vaillant-reeks. Het werd eerder gepubliceerd in Kuifje nr. 24 van 1957.
Met dank aan Uitgeverij Lombard.
© 1957 Kuifje Weekblad.

Hij stapt uit... Hij wankelt... Ha,
sportliefhebbers, het is fantastisch!
Luister, de menigte juicht geestdriftig
toe... Het is ongehoord! De jonge pi-
loot doet zijn best om zijn achterstand
goed te maken. Hij moet daarvoor een
bovenmenselijke inspanning leve-
Het laatste uur wordt sensationeel!

15 u. 58. Mansart en Jean-Pierre hebben hun plaats ingenomen tussen de rivalen
wekkende stilte : « Heren piloten, nog een minuut... 10 sekonden... 5, 4, 3, 2, 1,

VERTREKT !

18 u. De pilaren liggen naar hun wagen. 54 motoren zoemen en spuwen vuur en vlam. De eerste starten reeds... Jaguar... Ferrari... De « Vaillante's nr° 11 en 12... De Aston Martin... Al de aanwezigen kreten overeind. De Porsche... Gordini... De Lotus... De DB Panhard... Moretti... En nog vele anderen...

18 u. 51. Het zweet uit al de poriën [illegible] is gereed... Instinktmatig kijken de leden van de stands en de werktuigkundigen reeds naar hun chronometers... De piloten, die straks hun makkers aan het stuur zullen aflossen, [illegible] schijnbaar kalm, doch innerlijk erg opgewonden

[illegible] lang droomt [illegible] droomt het lang al te zijn wagen [illegible] kwijt gaan het [illegible] met alles in dat leven. Hun liefde [illegible] leven, [illegible] gevaar, [illegible] overwinningen [illegible] [illegible] [illegible] alsof het slechts een droom was...

Hier komen dan reeds de eerste renwagens met grote cylinderinhoud. Tussen hen herken ik de twee « Vaillante's ».

[illegible] wagens [illegible] wedren iets [illegible] is van hem [illegible] wel links als [illegible] wagens maar ze rijden [illegible] En dan, hij is vastbe- [illegible] er te halen, maar zal [illegible] niet afstaan aan iemand [illegible] komt ! Ha, neen !

Jean-Pierre smaakt dezelfde vreugden in zijn gele « Vaillante ». Hij moet echter met een maximum snelheid rijden. Hij kreeg de opdracht bij de vijf eersten te eindigen. De strijd met de « Jaguar », « Ferrari », « Aston Martin » en « Maserati » zal hard worden

met de uiterste snelheid te rijden. Hij bekleedt de tweede
en de gele « Vaillante ».

12

12

12

12

12

De kijkers komen te hun gemak maar
daar klinkt een stem

Wacht ! Raak de wagen niet aan !

Het is een koerskommissaris, die er aan herinnert dat een piloot geen hulp mag ontvangen, behalve dan van zijn eigen stand..

Nog verdoofd door de val,

Verwittig mijn vader er van dat ik zal trachten de wagen uit de gracht te halen. Ik kan echter niets beloven !

In de koffer steekt er

Het spektakel zou de dappersten ontmoedigen !

Pas na een half uur stoogt Michel er in zijn wagen uit de gracht te halen.

Hallo! Hallo! De « Vaillante » n° 12 rijdt opnieuw mee!

Michel stopt voor zijn stand.

Je bent uitgeput, Michel! Het zou dwaas zijn de strijd nog te voeren, zelfs als je wint, want dan ben je nog meer!

Ja? Wat zou jij in mijn plaats gedaan hebben? Loop, ik ken je al te goed!

Twee « Vaillante's » bij het vertrek en twee « Vaillante's » op de aankomst!

Ekskuseer, Mansart, ik ver- veel stijd! Je hebt géén kans meer op een eervolle plaats te eindigen!

Heeft geen belang, Michel! Je broer doet het op het ogenblik best. Wij hebben de negende plaats, ik zal trachten die te behouden!

Om 11 u. 30 weet men Michel

Hoe staat het er mee?

Mansart reed prachtig! Voor het ogenblik bekleden jullie de vijfde plaats

Delarivière en Willy Peters betwisten met elkaar de eerste plaats!

En jij, akrobaat, ga rusten! Je krijgt het stuur pas terug om 11 uur!

De baas besluit dat Mansart nog een tijdlang het stuur in handen zal houden. Deze laatste kan nog een plaats inwinnen... Op het middaguur moet Willy Peters, de grote favoriet, de strijd staken. Jean-Pierre en Delarivière rijden nu aan het hoofd, gevolgd door de « Jaguar » en de « Aston Martin »...

Vader, ik ben uitgerust! Mag ik Mansart vervangen?

OK! Dan bepaal je er toe die vierde plaats te behouden!

Michel kent zijn « Vaillante » goed. Hij weet dat er nog meer uit te halen is. Vol moed installeert hij zich achter het stuur.

Het publiek is nu getuige van een opwindende partij. Michel Vaillant verandert herhaaldelijk de bijsturters. Hij neemt een groot risico.

Beste luisteraars, het 23e uur van de koers. De « Vaillante » leidt voor de nrs 2 en 10. Hier komt nr 2 om benzine te tanken. Ziet Michel Vaillant de kans welke hem thans geboden wordt? Hij schijnt nog zeer fit. Hij heeft het stuur in handen... Zullen wij een sensationele wending in de koers beleven?...

Ja! Michel maakt enkele ronden in een rekordtijd, gaat voorbij zijn twee rivalen en volgt zijn broer op drie minuten... En deze laatste...

He? Ze zeggen dat ik trager moet rijden... Ha, ik snap het!

Om de inspanningen van Michel te belonen, vraagt M. Vaillant aan Jean-Pierre op hem te wachten, desnoods met de twee rivalen aan het wiel. De twee « Vaillante's » gaan nu zijde aan zijde over de eindmeet! Een geestdriftig gejuich stijgt op. De dappere Michel Vaillant heeft bewezen dat hij de kwaliteiten van een groot koerspiloot heeft.

De overwinnaars van de 24 uren van Jen ontvangelijk toegejuicht

Die bengel zal nog wereldkampioen worden!

Einde

Van krasjes in het lak, tot crashes in de prak

door Anton Hermus

Wie als toeschouwer wel eens verlekkerd heeft stilgestaan bij het resultaat van een motorisch treffen, zal zich verwonderd hebben over de merkwaardige en eigenzinnige rangschikking van het staal, dat er als een verwrongen massa bij ligt, of hangt. De trots van een welvaart in de kreukels; de potentie ontmand. Ik heb automobilisten gezien die stonden te janken bij de resten van hun eigendommen. Met harde aandrang moesten ze door enige inderhaast toegeschoten ambulancebroeders tenslotte weggesleept worden. Het effekt van een auto-ongeval is op de betrokkenen niet gering. Als een zuur vreet het in. Sommige vermetele chauffeurs belanden dan ook ten lange leste op het kerkhof. Een crash is het loon van de kick; sportiviteit, de 'sensatie van stuurmanskunst', menen automanen. Wie schetst de gevoelens die door James Dean joegen toen hij zich te pletter reed? Ik niet, niemand niet.

Uit: 'Het geheim van de grote Pyramide', door E.P. Jacobs.

Elk mens heeft zijn dubbelganger, daar gaan we tenminste van uit, maar er zal nooit een foto van een botsing op een andere lijken. Met andere woorden: iedere botsing is een unieke ingreep van oerkrachten op de door mensen geordende regelmaat. En daar valt weinig aan te wrikken.
Het is dan ook een fascinerend gezicht: vierwielers die als een geveld insekt op hun rug liggen. Terwijl de wielen tergend langzaam naar stilstand roteren, fluisteren autokenners elkaar op sombere toon toe dat dit een zo-en-zo-model was geweest van zus-of-zo-type. Onbeschaamd nemen ze met elkaar de details door. De deugdelijkheid, het acceleratievermogen, de wegligging en wat al niet ter sprake komt. Zulke gesprekken zijn een lust voor het oor. Intussen ligt het schroot er maar bij als een tot stalen prop verfrommelde zwaan. Vanuit de brokstukken kringelt nog een rookpluimpje omhoog. Een stroompje bloed sijpelt naar de goot. Het asfalt is broeiend heet. Kenners keuren de total loss gereden koetswerken met dezelfde vanzelfsprekende onverschilligheid zoals een hereboer zich achter drachtige zeugen bukt op de Larense veemarkt. Alleen leken betonen een mateloze eerbied voor een verongelukte wagen.

Fongersje
Een crash is noodzakelijk om orde op zaken te stellen. Vernietiging van het oude, een nieuw begin. Bij een goed gekomponeerde crash mag ook nooit gepraat worden. Er moet een devote stilte vallen, die slechts verscheurd mag worden door een letterlijk uit haar voegen barstende technologie. De betrokkenen mogen hoogstens grimassen van angst en ontzetting trekken, maar daarmee is hun emotioneel gedreven aandeel dan ook absoluut afgelopen. De machine moet het werk opknappen. Voor deze ene keer heeft de machine nu eens de mens onder de duim, een mens die op het meest kritieke ogenblik jammerlijk heeft gefaald in zijn heerschappij over de machine. Zo'n kans krijgt de machine maar één keer in heel haar bestaan.
De glorie van de zelfvernietiging.
De stilte is zoals gezegd drukkend. Motoren brullen, remsporen worden met gierende zwiepers getrokken, staal rijt zich uiteen, een stuk uitlaat springt stotend weg, flarden karrosserie vliegen de lucht in en beschrijven de vreemdsoortigste bochten. Versplinterd glaswerk, een schrille kreet. . .
Ik heb eens mogen zien hoe een schooljongen werd geschept door een bestelwagentje van de beterlaatdannooitfirma *City Courier*. Een doffe klap, niet eens een gil; ook de ingekalkuleerde doodsschreeuw bleef uit. Een lappenpop die zich hoog in de lucht spastisch samentrok en verkrampt één ondeelbaar moment op een denkbeeldig punt bleef hangen. Een portier werd ruw dichtgesmeten toen de knaap met een plof weer terugsmakte op het wegdek, half struikelend over zijn nauwelijks verwrongen Fongersje met knijpremmen. De merels floten want het schemerde al. Kijk, dat *kan* niet, dat *heb* ik niet meegemaakt. Ik heb het me allemaal heel anders voorgesteld. . .
Topzwaar vallende leegte, weer die stilte. Alsof je met je kop oneindig lang onder de waterspiegel wordt gehouden. En zo en niet anders hoort een crash te zijn. Een symfonie van het toeval. Een choreografie van bewegingen waarop de mens zijn greep heeft verloren. De crash als keiharde konfrontatie tussen twee giganten. Een krachtmeting. Een titanenstrijd op de uiterst smalle en wankele grens tussen dood en leven. De mens is geridikuliseerd tot schroot; het geheim waar het hier om draait. Een degradatie (of juist het tegendeel?) die hij overigens aan zichzelf te danken heeft. Eén onoplettendheidje, één besluit ingegeven door roekeloosheid en daar gáát-ie. De machine is hem aan alle kontrole ontsnapt. Dwingelandij bedwongen. Geen patroon ligt meer vast, behalve dan de rotsvaste zekerheid van de ondergang. De crash in haar meest afschuwelijke varianten is het resultaat.

Papieren rampen
Een frontale botsing geeft één van de allermooiste klappen uit heel het skala van al dan niet gekompliceerde aanrijdingen.

Dergelijke klappen, tot in de uiterste konsekwenties georkestreerd, zijn voor wie er op let ook in het beeldverhaal, als spiegel van het leven (én de dood!), te vinden. Men moet een crash persoonlijk hebben ervaren om de papieren rampen in full color erg sensitiverend na te kunnen voelen. Ik geef de verzekering: een crash is een belevenis van de allereerste rang die je niet licht vergeet. Een geslaagd uitgevoerde crash is topamusement.
Maar laten we, als ooggetuigen, nog even terug gaan naar het moment-fatale van vlak vóór de crash. De te trekken wissel die beslissingen van het allergrootste belang in het vooruitzicht stelt, en jammer genoeg het menselijke bevattingsvermogen ver vooruit snelt, zonder dat ook maar aan het tamelijk noodlottige vooruitzicht een tweede keuze wordt afgedwongen.
Hoe komt het toch dat wij als toeschouwer zo verzot zijn op rampen en ellende in de meest realistische zin? Want hoe kolossaler van omvang de geknakte machine (rampenfilms trekken nog altijd volle zalen), het tekortgeschoten voertuig, des te groter ons genot of gerief. Naast de dampen van een willige vrouw bevredigen wij ons maar wat graag aan rampen ondergedompeld in rouw. En: hoe gigantischer (d.w.z.: uit de hand lopend) de schade hoe groter de kick, dat ook nog eens een keertje, een kick die nu uiteindelijk boven ons hoofd zou moeten stijgen. Er zit een diepe religieuze belevingswereld achter onze voorkeuren voor vernietiging, en dat heeft niks met perversie te maken, maar alles met een stuk betrokkenheid.
Hoe zo? Ik weet zeker dat wij allen in stilte verlangen naar het 'boze', het kwaad, dat immers méér verrassingsaspekten (overrompeling bijv.) in zich herbergt dan al het gereglementeerde, saaie en vrij voorspelbare 'goede'.
De essentie van de crash is de schepping die zich tegen zijn meester keert. De orde die geïnjekteerd moet worden met een voldoende dosis tegengif: chaos. Een botsing is een soort oorlog op kleine schaal, die zich best wel eens in de omgeving van je eigen bed zou kunnen afspelen. In konkrete zin zijn wij nog altijd dezelfde bloedzuchtige zoogdieren van 80.000 jaar geleden, en dat is soms wel eens handig om de zucht naar sensatie te prikkelen en te reguleren.
Hoe spektakulairder de botsing (trein-, scheeps-, vliegtuigrampen; en daar zit een cyklus in), hoe meer toeschouwers de plaats des onheils naar zich toezuigt. Nog onlangs vond een fameuze crash plaats onder de rook van Schiedam. Het spreekt vanzelf dat de handelaar in verfrissingen en versnaperingen al evenzeer aan zijn

trekken komt daar waar grote mensenkoncentraties zijn samengeperst als de participant die niet voor diens smakelijke kornetto's is gekomen.

Dwarsligger
De crash (die filmisch moet zijn) is meestal opgebouwd uit onwrikbare basiskomponenten die in drie, hooguit vier shots worden gepresenteerd: oorzaak, crash en gevolg. Deze invalshoek is dikwijls verschillend, maar tornt toch net niet aan de principes van dit systeem.
Het is ondoenlijk dit artikel te ondersteunen met typerende afbeeldingen van adekwate crashes. Over iedere crash afzonderlijk valt namelijk wel een verhaal apart te vertellen. Het principe mag dan onveranderlijk zijn; de dramatiek(en ook de motoriek), die het gebeente van een crash is in feite, is altijd weer verschillend. Niet alleen kwa dynamiek, maar evenzogoed van toon en sfeer. Vandaar dat ik me moest beperken tot enige illustraties die zich uit een veelheid van aanbiedingen naar voren drongen om hun karakteristiciteit. Een catalogus van crashes is misschien niet eens zo'n gek idee. Wie het beeldverhaal nauwlettend volgt ziet in het humorisme figuren die karikaturaal uitgetekend zijn, in scherpe tegenstelling tot de entourage, die juist van grote realiteitszin getuigt. We kunnen hieruit de konklusie trekken dat de crash een felrealistische gebeurtenis is, al is het niet uitgesloten dat er best bij valt te lachen, deze restriktie moeten we wel aanbrengen. Lachen? Bùlderen!
Bijvoorbeeld - ik noem maar wat, om een karikatuur te trekken — om een gemotoriseerd invalidekarretje dat door de kracht van een aanrijding om de top van een lantaarnpaal is gewonden; de arme bestuurder, ingekneld en van nature toch al zo weinig mobiel, wild zwaaiend met zijn beide nog gezonde armen. Maar niemand hoort zijn geschrei natuurlijk.
Een wat milder model van dit soort humor zien we trouwens in Hergé's *De juwelen van Bianca Castafiore*, waarin een onverdachte Zonnebloem wordt geschept door een op drift geraakte met de hand aangedreven rolstoel, wiens zitkomfort overigens betwistbaar is. Onder veel hilariteit davert dit martelwerktuig via de hal de bordestrap af, om op onvergetelijke wijze een argeloze geneesheer te rammen, die op zijn beurt een steentje bijdraagt aan de algehele verschrikking door dwars door zijn Citroën Ami-6 te schieten. Diepere betekenis krijgen dan opeens de pijnstillende middelen die hem om de oren vliegen. Maar het eigenlijke aksent wordt verlegd naar de ongebruikelijke manier waarop de konfrontatie tot stand wordt gebracht tussen twee niet al te

handige wetenschapsbeoefenaren. . .
Hyperrealisme dus. Het verhaal van de straat. Asfaltproza en het recht van de sterkste. Alleen reakties van betrokkenen of omstanders kunnen eventueel het noodlot afwentelen door een relativerende benadering.
In feite is een crash het op vrij nuchtere en hardhandige wijze toespitsen van tegenstellingen. Een tweestrijd die via de machine (op dát moment immers triomfator) wordt bevochten. Nuances spitsen zich toe tot een al dan niet oplossinggevende maar altijd daverende klap.
Een crash zoals Edgar Jacobs in de jaren vijftig dan wel eens voor zijn eerste deel van *Het geheim van de Grote Pyramide* ontwierp, schiet dan ook volkomen het beoogde doel voorbij. Reken maar na. Een vierdeurstaxi flitst met hoge snelheid door rood licht, schept een tegenligger (in dit voorbeeld letterlijk een dwarsligger) en komt niet verder dan een aarzelende BING, alsof hier tegen kristal zou worden getikt. Tengevolge van een dergelijke aai blijft de schade beperkt tot zegge en schrijve één verkreukeld spatbord. Ofschoon de ontzetting van de passagiers van hun gezichten valt af te lezen wordt deze emotie niet vertaald in de gevolgen van de crash. De botsing zelf is trouwens ook vrij slap, maar zó droog je een onschuldige voorbijganger niet af. Daar staat echter weer tegenover dat dergelijke wagens indertijd bijzonder soliede uit de montagehallen kwamen gerold. . .
Hoe het *wel* moet (als andere uiterste) laat Hermann ons meer dan overtuigend zien. Gebruik van close-up en wisselende invalshoeken maken het dreigende en niet af te wenden gevaar zeer subtiel inleefbaar. Hier en daar een onomatopee om de ernst van de zaak te onderstrepen (en daarmee de nog resterende reserves ten opzichte van de gemeendheid van de crash bij sommige sceptische toeschouwers brekend), wegstuivende mensen en kijk eens aan: een crash om van te smullen, om zo in een passepartoutje te zetten.
En dat onze meest dierbaren soms wel eens opgeofferd worden aan de nukken en grillen van een op drift geslagen machine is overigens droevig. Maar ja, voor het ideaal 'de kunst de straat op' moet je wat over hebben. Want neuer realismus is het stellig, zo'n om een reklamezuil gekromde schroothoop.

Bolidefetisjist
Ik kan de belangstellende lezer verder natuurlijk wel verwijzen naar de werken van de bolidefetisjist Graton, maar zoiets heeft weinig zin, op zo'n manier onderschat je het genre. Ook Denayer is van hetzelfde laken een pak, hoewel het benutten van effekten met versplinterd glaswerk hem tot eer strekt, min of meer. Waarmee ik wil zeggen, dat de crash, wil je er tenminste volume en allure als voedselbronnen voor ongebreideld plezier aan toekennen, nauwkeurig en goed overwogen gedoseerd moet zijn. Bij het opzetten van een crash komt timing op de allereerste plaats. Het verrassingselement, of de diktatuur van het toeval, moet maksimaal zijn. Een goed artiest heeft dat dadelijk door. Slechts de mindere meesters zijn op *elk* terrein door en door verdorven; die zitten in de kreukels om bij het beeld van averij te blijven. Maar daar was toch al niks meer aan te redden.
Ik zei het al eerder. Wil de crash een schot in de roos betekenen - wreed, luguber, shocking of lieflijk van aard -, dan moet ze realistisch omgebeeld zijn. In het humorisme boet de crash over het algemeen in aan zeggingskracht. Een crash zal veel aan die kracht winnen wanneer de automobielen herkenbare merken en modellen vertegenwoordigen. After all heeft de karrosseriebouwer zijn wagen ontworpen om hem in mekaar te laten rammen, zodat de uitroepen van bewondering des te optimaler kunnen zijn. Dit is tenminste mijn ervaring. Merken die ik niet thuis kan brengen, daar heb ik geen binding mee, kultureel noch emotioneel. Dat klinkt vrij pretentieus, maar zo liggen de zaken nu eenmaal. Een te verongelukken wagen, aldus kan wederom een konklusie luiden, moet naam en faam hebben. Een identiteit kortom.
Een chase die aan een crash voorafgaat kan op eskalerende wijze de spanning enorm opvoeren, die uiteindelijk naar de crash als klimax moet leiden. De crash die enig effekt wil sorteren bij de nieuwsgierige ooggetuige moet zich in verbazingwekkend hoog tempo ontrollen. De betrokkenen zitten verstijfd van angst in het koetswerk (voor zover er van 'zitten' sprake is natuurlijk!) De directe gevolgen zijn niet te voorspellen. Naar de lichamelijke verschijnselen kan ik, voor zover ik nog niet in zo'n ongelukskar heb gezeten, slechts gissen. Verhoogde polsslag, droge mond, hart in de keel (niet bonzend maar bonkend), een lichtflits achter je ogen, een gonzend geluid als bij een stroomstoot, een loden hamer in je nek.
Er is in elk geval zo weinig mogelijk dialoog tijdens de voltrekking van de crash, ik had het er al over. Nauwelijks tijd ook om je wandaden in vogelvlucht te overzien (de beroemde levensfilm), laat staan dat de crash je enige tijd zal gunnen de Schepper om advies te vragen. Een kommentariërende uitspraak volstaat om een aksent te leggen. (Verkeerd woordgebruik is overi-

gens vaak oorzaak van verzwakking van een crash. Zie bijv. Craenhals).
Crashes tussen lijkwagens, ambulances (zoals bijvoorbeeld die magnifieke crash in *De sigaren van de Farao*; en dan liefst met een levensgevaarlijk gewond vrachtje aan boord) en brandweerspuiten zijn vanzelfsprekend ook verschrikkelijker, maar wel een buitenkansje voor de liefhebber. Erg grimmig van aard.
Om nog maar te zwijgen van bulk- en tanktransporten die vloeistoffen met toverachtige eigenschappen vervoeren. Dit zijn ongetwijfeld de mooiste crashes, die pijnlijk precies moeten worden uitgevoerd. Vinden dergelijke extreme maar daarom nog niet persé weerzinwekkende voorbeelden ook hun weerklank in het beeldverhaal, dit medium bij uitstek dat de stromingen des tijds zo onomwonden vastlegt? Ik vermoed haast van wel. Het medium is gemotiveerd essenties in al haar gruwelijkheid te versluieren. Een dode laat je niet verongelukken. En daarom is het zo spannend te zien *hoe* ver die sluier weggetrokken kan worden.

Plankgas
Wederom een voorbeeld van een uitzonderlijk mooie crash zien we van Tibet in een verhaal met de ietwat symbolische titel *Grafschrift voor Rik Ringers*. Hoe met een beheerste lijn en minimale vertelmiddelen toch een maksimum aan spanning opgebouwd kan worden. Nu is Tibet toch al een man die zijn vak van zenuwenwerker verstaat, een beroepsopvatting die bij hem gedreven en geïnspireerd tot uitdrukking komt in de vindingrijkheid waarmee hij zijn crashes gestalte geeft. Een van de hoogtepunten in zijn waaghalzerij is nog steeds de briljante scène in de *Man die ongeluk bracht*, waarin een Opel 1900 vanuit een showroom met plankgas dwars door de spiegelruit ramt om een fraktie van een sekonde later met een door het bot snijdende klap getackled te worden door een hooglijk verbaasde Volvo stadsbus.

Ook een buitengemeen geslaagd verhaal van de laatste tijd, waarin de gruwelijke leegte *na* een (vliegtuig) crash een centrumfunktie heeft, is dan bijvoorbeeld als uiterste konsekwentie van zo'n konfrontatie *Een avontuur zonder helden* van de van *Rozebottel* bekende humorist Dany Henrotin. Op schitterende wijze beoefent deze polygame artiest hierin het realisme in een plot waarin alleen maar figuranten en *geen* protagonisten (helden, schurken) optreden. Een avontuur zonder helden, inderdaad, want als de nood aan de man komt zijn we allemaal helden, of schijterds natuurlijk. Sterk beïnvloed door de trend van jumborampenfilms, maar goed, alles kan niet van één kant blijven komen. Maar we hadden het over de crashes en dan voornamelijk belicht op het asfalt en uitgelicht tegen de achtergrond van een onontkoombaar noodlot. We merken het al. Sedert de industriële revolutie een keerpunt in de christelijke beschaving inluidde is de crash niet meer weg te denken uit ons kultuurbeeld. Ik wil hier toch ook niet even een man als John MacAdam onvermeld laten, aan wie we tenslotte het patent op het asfalt danken, met alle gunstige gevolgen voor de crash van dien natuurlijk.
Laten we afronden: er is nog zo verduiveld veel over de crash te zeggen, maar ook voor een stuk dat op crashes drijft komt eens een moment dat de wielen uitgewenteld zijn. . .

Een goede crash in het realisme - samenvattend - is perfekt getimed, enorm dramatisch belast zonder de sensatie uit het oog te verliezen, en zo nauwkeurig mogelijk naar het leven weergegeven.
In het beeldverhaal is de crash *het* medium om ongekontroleerd en mechanisch geweld voor het nageslacht vast te leggen. Laten we hopen dat zij in ieder geval in brokken maken ons naar de kroon zal steken. Want, goed beschouwd: een automobiel is ook maar een mens.

STRIP EN WERKELIJKHEID

Vier jaar geleden bezocht Quirijn ter Spill voor Stripschrift de omgeving waar het album *S.O.S. Meteoren* van Edgar P.Jacobs zich afspeelde. Dit leverde een fotoreportage op waarin de werkelijkheid vergeleken werd met de tekeningen van Jacobs. In Stripschrift no. 72 van december '74 stond een soortgelijke reportage, ditmaal over *Het Gele Teken.*
Deze derde aflevering van Strip en werkelijkheid werd mogelijk dankzij tekenaar Jean Graton, die de benodigde foto's uit zijn archieven opdook. Ditmaal dus geen reconstructie achteraf, maar het originele fotomateriaal waarnaar later de tekeningen gemaakt zijn.

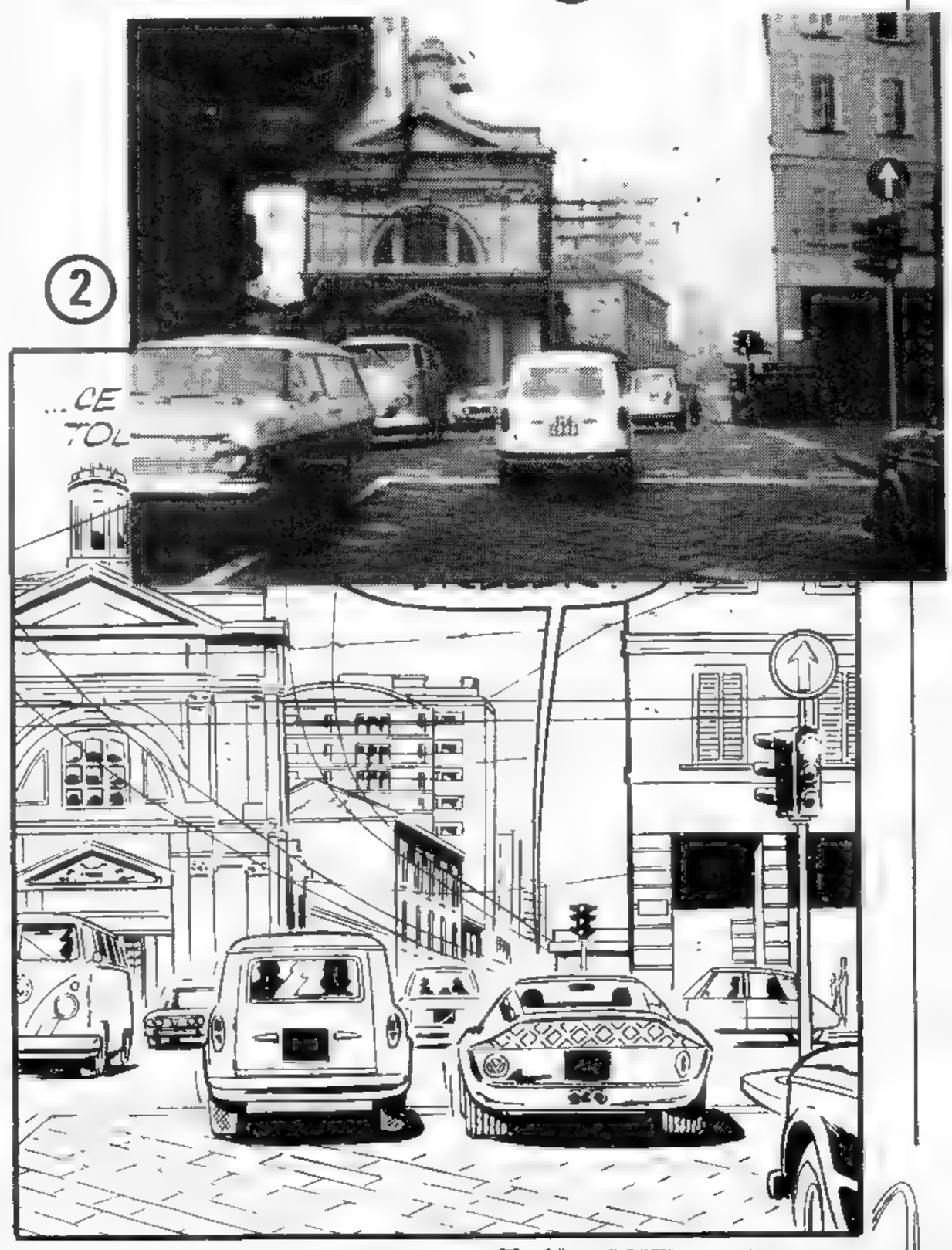
1. Een scène uit *Olie op de renbaan.* Michel en Steve proberen een sportwagen te achtervolgen, dwars door het centrum van Milaan. Merkwaardig is dat de vrachtwagen op de tekening plotseling een bus blijkt te zijn geworden.

2. Ook dit is uit *Olie op de renbaan.* Op de tekening is de Fiat voor het stoplicht zijn nummerbord kwijtgeraakt.

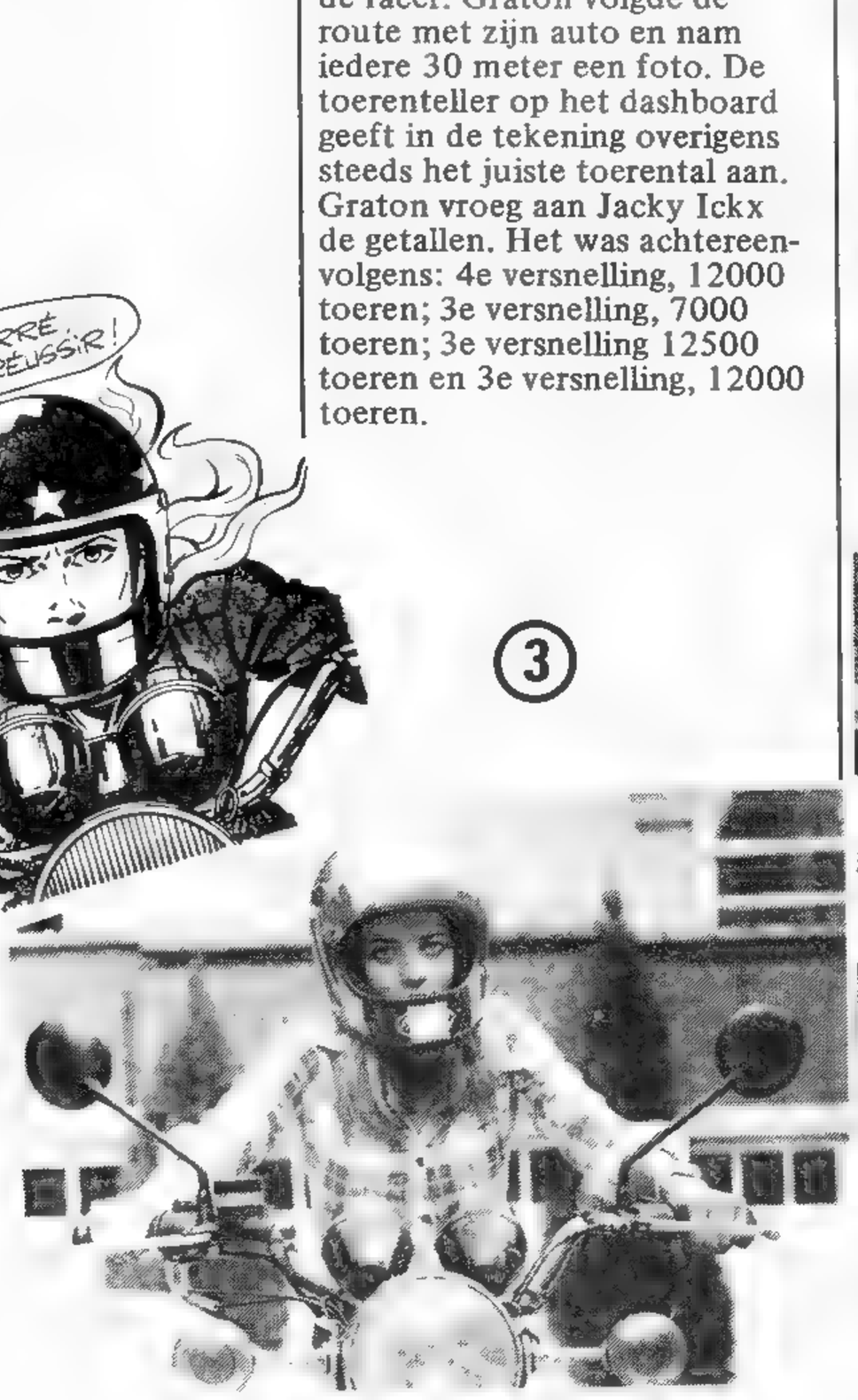
3. Het meisje, dat hier gewillig voor de tekenaar poseert is ook in werkelijkheid een fervent rijdster van motorraces. Op haar is Graton's nieuwe strip *Julie Wood* gebaseerd. Zoek de verschillen!

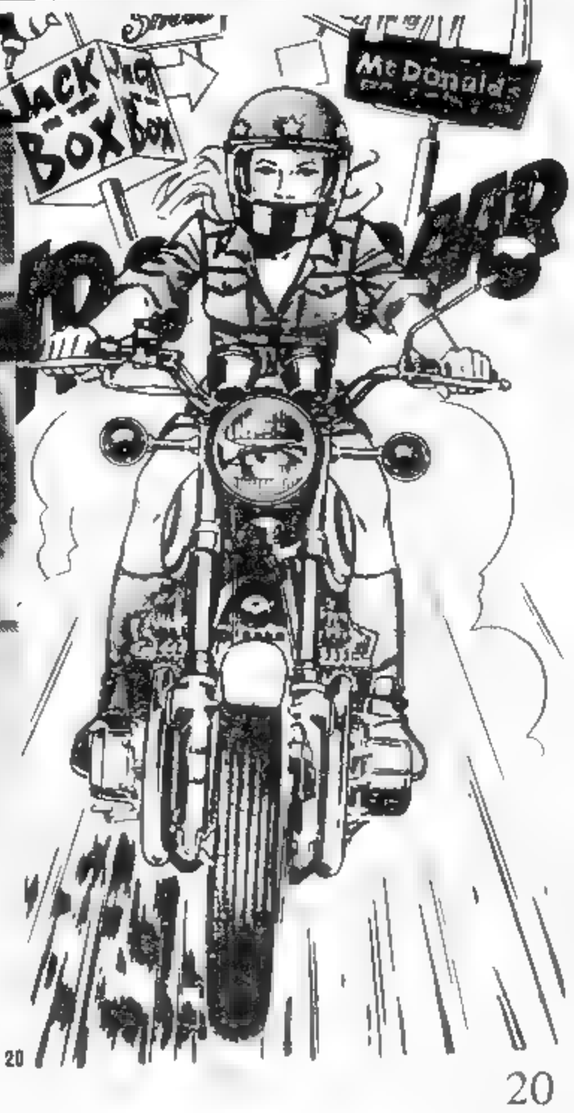
4. In het verhaal *Wereldkampioen* ziet de lezer het circuit van Monaco door de ogen van de racer. Graton volgde de route met zijn auto en nam iedere 30 meter een foto. De toerenteller op het dashboard geeft in de tekening overigens steeds het juiste toerental aan. Graton vroeg aan Jacky Ickx de getallen. Het was achtereenvolgens: 4e versnelling, 12000 toeren; 3e versnelling, 7000 toeren; 3e versnelling 12500 toeren en 3e versnelling, 12000 toeren.

1



3





TEXACO

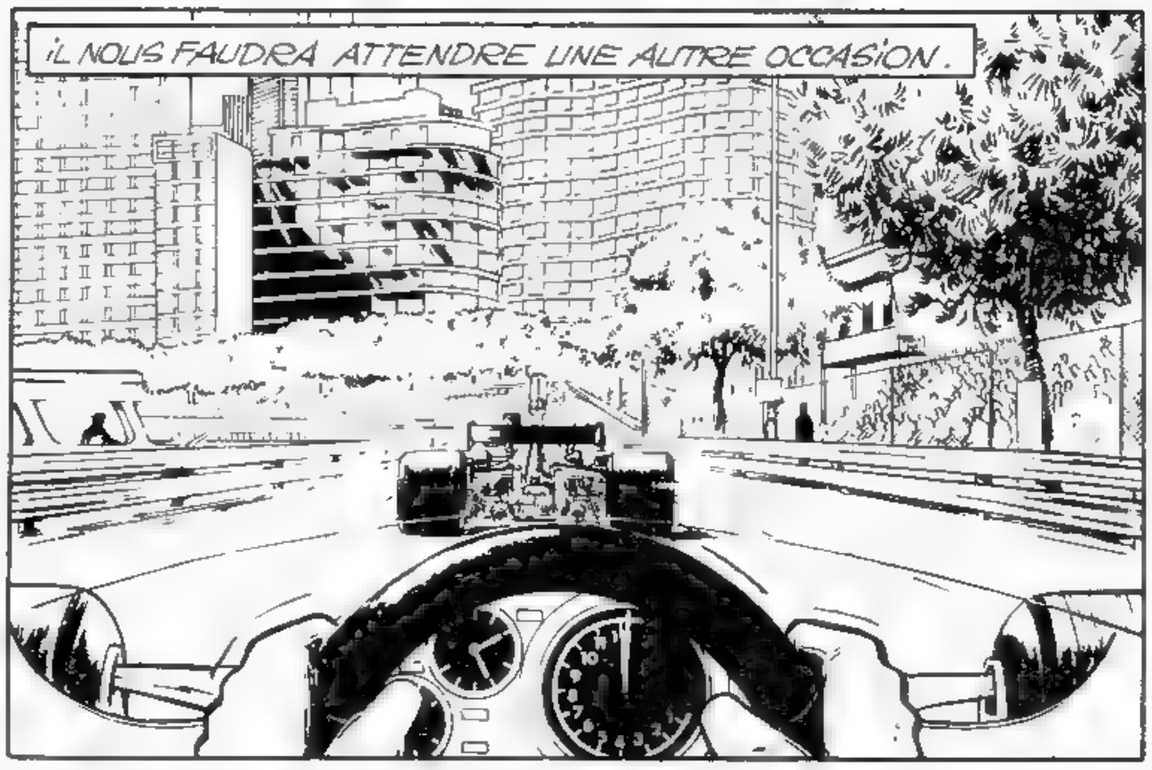
Marlboro

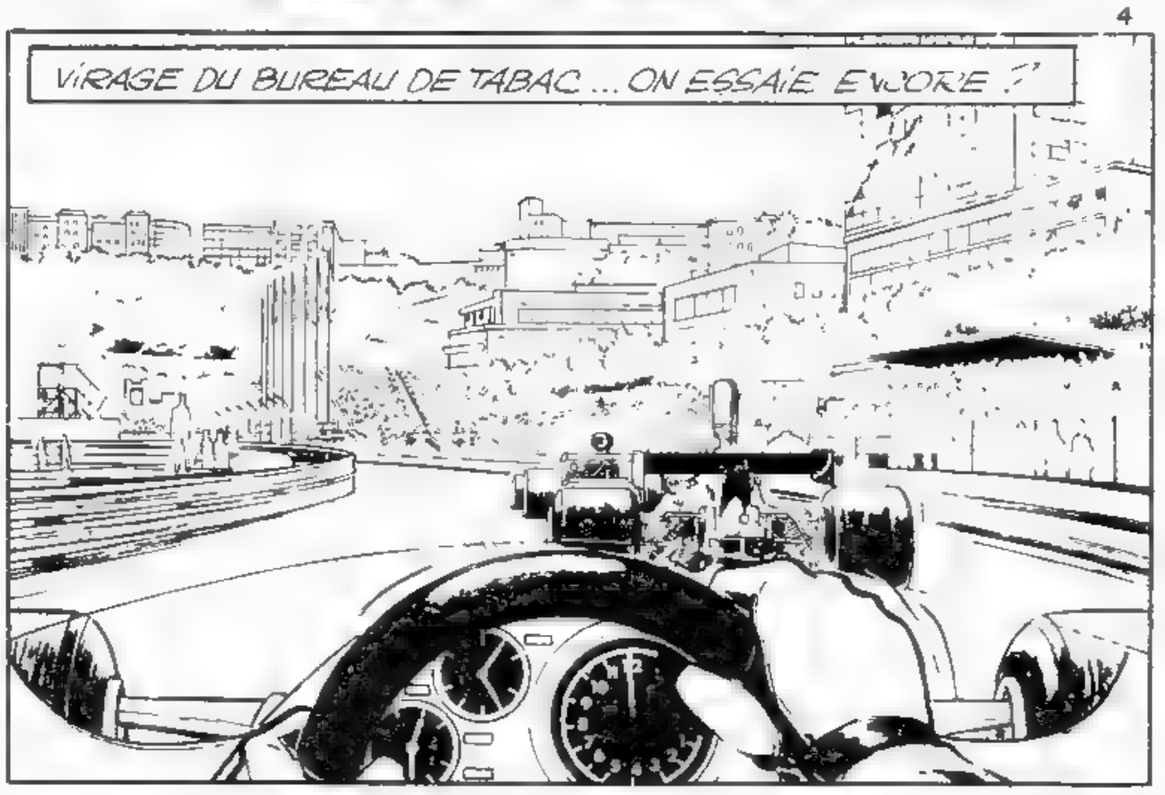
4

..ET DESCENTE VERS LA CHICANE, ENDROIT OÙ BIEN DES ESPOIRS S'ENVOLENT CHAQUE ANNÉE ..
50

TRAJECTOIRE IMPECCABLE ! AUCUNE FAUTE !
TEXACO
DOMINO

4


IL NOUS FAUDRA ATTENDRE UNE AUTRE OCCASION.


VIRAGE DU BUREAU DE TABAC ... ON ESSAIE ENCORE ?

JIDÉHEM

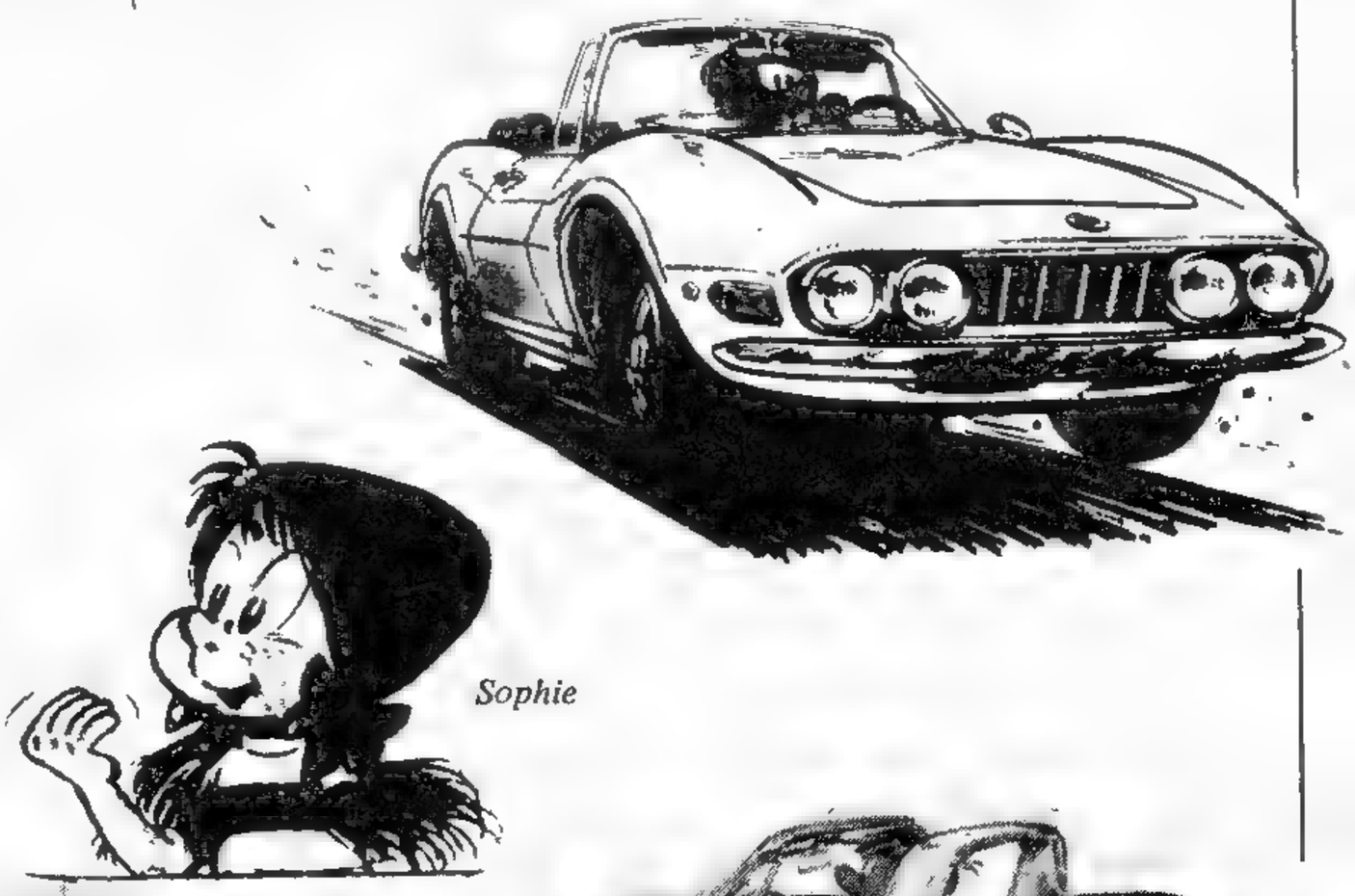
Afgezien van zijn beginjaren als tekenaar bij **Heroic-albums** (van '54 tot '57) is Jidéhem steeds een trouw medewerker van Robbedoes Weekblad geweest.
Hij werd in eerste instantie aangenomen om Franquin te assisteren die toen een enorme produktie had: **Ton en Tinneke** voor Kuifje, **Robbedoes en Kwabbernoot**, **Guust** (gestart in 1957) en dan nog wekelijks terugkerende klusjes als de voorpagina en de autorubriek. Jidéhem tekent onder andere de decors voor Guust en voor Robbedoes (vanaf 'De Gevangene van Boeddha'). Al gauw laat Franquin de autorubriek en het figuurtje Starter geheel aan hem over. Jidéhem krijgt de opdracht iedere week een of (later vooral) twee bladzijden te vullen met tekeningen van auto's en, wat hij veel moeilijker vindt, opengewerkte platen met technische details. De tekst (van Wauters) stelt hem de eerste paar jaar nogal eens voor problemen wat betreft documentatiemateriaal. Later gaat het makkelijker, ook al omdat de grote automobielfabrieken hem alle persbulletins beginnen toe te sturen.

Starter versus Sophie
In 1961 begint hij voor Robbedoes ook een stripverhaal te tekenen met als hoofdpersonen Starter en Pieters (de bromfiets- en motorexpert). In het eerste verhaal **Tegen de Brokkenmakers** bestrijdt Starter een bende autosaboteurs. Hierna volgt het uitstekende **Het Huis aan de Overkant**. In deze episode doen een aantal veelbelovende uitvindingen hun intrede: Het huis zonder trappen, het automatische ontbijt, en vooral Zoef, de auto die kan denken. Toch blijkt Starter als stripverhaal niet erg aan te slaan bij het grote publiek. Jidéhem zegt erover: 'Starter had alle eigenschappen om een goede stripheld te worden, maar toch is dat niet gelukt. Ik geloof dat zijn voornaamste fout was dat hij geen vast omlijnd karakter had. Hij was tegelijkertijd journalist, testrijder en detective. De lezers konden zich slecht met Starter identificeren. Starter was te wazig. Voor zijn vriend Pieters de garagehouder gold hetzelfde; sympathiek maar niet duidelijk genoeg. Op een gegeven moment begon ik dat gebrek aan contact tussen Starter en de lezers aan te voelen en ik heb toen besloten de kleine Sophie te introduceren, dochter van de uitvinder Karapolie. Zij heeft langzaam maar zeker de plaats van Starter en Pieters ingenomen. Sophie is vooral populair bij de lezeresjes van Robbedoes, wat me wel voor problemen stelt. Ik moet steeds de psychologie van meisjes van Sophie's leeftijd in de gaten houden, om hen niet in de war te brengen. Gelukkig heb ik een dochter van dezelfde leeftijd (en dezelfde naam) waarvan ik een hoop kan opsteken. Het is met ingang van het derde verhaal **Het Ei van Karapolie** (uit 1965) dat Jidéhem het accent van Starter naar Sophie begint te verleggen. Ook in 1965 loopt nog enige tijd een serie verhalen over **Koen Knutselaar**. In verband met het beginnende succes van Sophie verdwijnt deze reeks evenwel weer snel van het toneel.
De autorubriek valt ook ten prooi aan Sophie. Na 1970 verschijnt deze nog maar incidenteel. Jidéhem geeft toe dat zijn interesse in auto's verminderd is sinds hij met Sophie succes heeft. Ook vindt hij de tegenwoordige auto's te gecompliceerd worden. Voor een lezer van tien, twaalf of veertien jaar wordt het al snel te technisch. Bovendien is er tegenwoordig veel meer aanbod van gespecialiseerde autobladen, die alles veel uitgebreider kunnen behandelen.

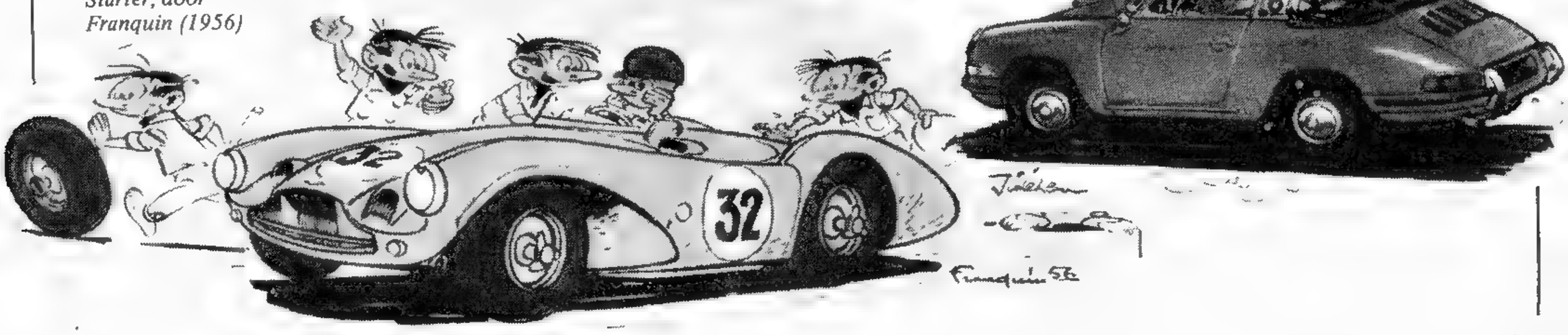
Zwak
Jidéhem is steeds een volgeling van Franquin gebleven (net als Seron, Fohal, etc.) Dat hoeft op zich niet zo erg te zijn. Originaliteit is weliswaar ver te zoeken, maar niet iedere tekenaar hoeft persé een eigen stijl te hebben. Bedenkelijker is dat Jidéhem de fijne inktlijnen en gedetailleerde afwerking van Franquin heeft laten vallen en in plaats daarvan een groffe lijn hanteert. Vooral de laatste verhalen lijden hieronder; zij maken een slordige en onaantrekkelijke indruk.
Hierbij komt dan nog dat de scenario's (meestal van Vicq) uitermate zwak zijn. Zij zijn niet alleen flauw (dat was te verwachten, gezien het publiek waarop gemikt wordt), maar bovendien vergezocht. Kenmerkend is wel dat in vrijwel ieder verhaal de schrijver een nieuwe opzienbarende uitvinding nodig heeft. Uitstekende vondsten uit de begintijd van de strip, zoals Zoef en het Ei van Karapolie, raken in het vergeetboek terwijl nog lang niet alle mogelijkheden ervan in de verhalen uitgebuit zijn.
Je zou wensen dat Guust ook de contracten van déze DeMesmaeker en zijn maat eens onder handen nam.

EN WAT HOUD IK OVER ALS IK DE CARROSSERIE WEGGEGOMD HEB? DE MOTOR NATUURLIJK !!
WAT KOMT ER DAN? NOU?... DAN REPAREER IK DE MOTOR! TWEE OF DRIE POTLOODSTREPEN EN KLAAR IS KEES! HM?... MMH!

Jidéhem



Sophie



Starter, door Franquin (1956)

JOSÉ BIELSA

José Bielsa is een van de honderden Spaanse tekenaars die, hoewel ze in Spanje wonen (Bielsa woont in Madrid) voornamelijk voor het buitenland werken. Hij doet dat al sinds 1954. In dat jaar kreeg hij zijn eerste buitenlandse opdracht, namelijk voor Robbedoes een verhaal in de Oom Wim-serie. Dit was het begin van een langdurige samenwerking met Uitgeverij Dupuis, die in die jaren een groot aantal Spanjaarden in dienst had: Carlos Laffond, Antonio Parras (die we later in Pilote terugvinden), Hidalgo en anderen.
Voor het blad Sprint neemt Bielsa na enige tijd de strip *Tom en Nelly, kinderen van onze eeuw* over van Albert Uderzo. Deze strip (geschreven door Joly) verscheen naderhand ook in Robbedoes en had als onderwerp de avonturen van twee weeskinderen die er een handje van hadden voortdurend op de verkeerde plaats te zijn: In Mantsoerije tijdens de Russisch-Japanse oorlog; in San Francisco ten tijde van de grote aardbeving, etc.
Voor Moustique (Humoradio) verzorgt Bielsa verder een aantal illustraties en voor Bonnes Soirées (ook een Dupuis-blad) een aantal verhalen op tekst van Sarabia.
In '58 keert hij terug naar Spanje, waar hij de leiding op zich neemt van een bureau dat als agent voor een stel Spaanse tekenaars optreedt. Voor de Engelse markt gaat hij, als zoveel Spanjaarden, romances tekenen en oorlogsverhalen.
(De Nederlandse Tina heeft jarenlang ongesigneerde Engelse produkties geplaatst die achteraf uit Spanje afkomstig bleken. Ook tegenwoordig komt dat nog wel voor, maar de meeste Spaanse tekenaars werken nu in meer openheid, met Oberon als opdrachtgever.)

Pilote
Al vrij snel na het ontstaan gaat Bielsa voor Pilote werken. Als eerst strip wordt 'Bill Norton van de Canadese bereden politie' geplaatst, die oorspronkelijk voor de Amerikaanse markt gemaakt schijnt te zijn (of het daar ook gepubliceerd werd is niet bekend).
Voor Pilote maakt hij verder nog een hele waslijst strips en tekeningen: Yves Mallart; een aantal getekende mythen en sagen; enkele 'histoires à lire en chantant' en het uitstekende 'Les Mange-Bitume'. Deze strip was helemaal in zijn straatje. Het betrof een serie toekomstverhalen over een wereld waarin de mensen permanent in auto's leven. (tekst Lob.) Dat het slecht afloopt spreekt haast vanzelf.
In '71 en '72 lijkt het of ook in Spanje betere tijden aanbreken voor de stripmakers. Het door de overheid gesteunde blad Trinca begint opdrachten te geven aan Spaanse tekenaars. Bielsa publiceert er ondermeer *De Rally van de Vijf Continenten* (oorspronkelijk gemaakt voor het opgeheven blad Gaceta Junior, op tekst van Sesen), *Caius How* en *Ana*, een erg leuke een-pagina gagstrip voor meisjes. Het blad wordt helaas na ongeveer twee jaargangen weer opgeheven. Het meest recente werk van José Bielsa is de detective-strip *Joe Fast*, voor Pilote. Het is een matige strip, waarin de tekenaar zich kennelijk niet zo thuis voelt. Zijn werk is in ieder geval van een lager peil dan in zijn andere series. De teksten van Truchaud kunnen zo overgeschreven zijn uit de Amerikaanse TV-serie 'De F.B.I.'.
In Eppo zijn enkele Joe Fast-verhalen herdrukt (jaargang '75). De verhalen gaan hier letterlijk de mist in omdat de drukkerij de afwijkende kleurenfilms niet op elkaar passend kon krijgen.
(Even een toelichting: In Nederland drukt men meestal drie basiskleuren en zwart. De kleuren mogen hierbij best enige tienden van millimeters teveel naar links of naar rechts zitten, de afdruk blijft toch wel scherp dankzij het zwart. Zo te zien heeft men voor Joe Fast in Frankrijk een ander soort films gemaakt, waarbij het zwart samengesteld wordt uit een combinatie van kleuren. Een kleine drukafwijking levert dan direct een haast onleesbaar wazig geheel op, zoals in Eppo te zien was.)
Inmiddels is de publicatie van Joe Fast in Eppo (tijdelijk?) gestopt, terwijl in Pilote nog maar incidenteel nieuwe verhalen verschijnen.
Waarschijnlijk zal Bielsa dan ook binnenkort wel weer met een nieuwe strip op de markt komen. Werk vindt hij altijd wel; vakbekwame realistische striptekenaars zijn er niet zoveel.

Op 5 juni 1976 overleed na een langdurig ziekbed de grondlegger van het Nederlandse stripverhaal

Hendrik Herman Backer.

Een haast legendarische persoon is daarmee uit de wereld van het beeldverhaal heengegaan. Een eenzame kunstenaar, die met zijn pionierswerk decennia geleden een golf van enthousiasme voor het beeldverhaal veroorzaakte, een golf die uiteindelijk geleid heeft tot de oprichting van Het Stripschap. van Stripschrift en, wat belangrijker is, tot een geheel eigen generatie-lange reeks van Nederlandse striptekenaars. De roem die Henk Backer in Nederland te beurt viel met zijn meestbekende kreatie *Tripje en Liezebertha* is slechts vergelijkbaar met de oplopen die de Yellow Kid van Outcault in Amerika veroorzaakte.

Het heengaan van Henk Backer betekent de afsluiting van een tijdperk en het is een geluk dat hem door zijn onversaagde levenskracht vergund werd ook de officiële waardering voor het beeldverhaal mee te maken. Hij was de eerste tekenaar die het belang ervan inzag zijn originele werk aan het SDCN te schenken. Desondanks is de periode vóór de tweede wereldoorlog in kringen van stripliefhebbers nog steeds een haast onontsloten gebied. Wij voelen ons verplicht deze ereschuld aan hem zo spoedig mogelijk in te lossen.

Bestuur Het Stripschap
Redaktie Stripschrift

Bij de krematie, die op 10 juni 1976 te Utrecht plaats vond, richtte Martin Wassington namens Het Stripschap de volgende woorden tot de familieleden en vrienden van Henk Backer:

'Met Henk Backer is een der groten van het Nederlandse Beeldverhaal heengegaan.. Om tot die groten *te behoren moet je naast vakmanschap beschikken over het uithoudingsvermogen dat nodig is om een vervolgstrip te maken. Aan die voorwaarde heeft Henk Backer ruimschoots voldaan. Decennia voor de strip hier in zwang kwam verrichtte hij zijn pioniersarbeid al. Zijn stijl van toen heeft hij door de jaren gehandhaafd, en is het duidelijkst te herkennen in zijn onvergetelijke kreatie* Tripje en Liezebertha, *waarmee hij in de twintiger jaren al grote mensenmassa's op de been bracht. Pas veel later kwam er voor Henk Backer meer erkenning, toen de stripwereld hem in 1969 herontdekte en via een tv-uitzending een herdruk van zijn befaamde series op gang kwam.*

Ook officiële erkenning verkreeg hij toen CRM hem zo'n anderhalf jaar geleden bij een gedwongen verhuizing een bescheiden eregeld toekende.

Het Nederlands Centrum voor Belangstellenden in strips *heeft in pionier Henk Backer een beminnelijke vriend verloren, die echter zal voortleven als een veelzijdig kunstenaar, die in vaak zeer moeilijke omstandigheden met veel liefde zijn baanbrekend werk verrichtte. Ik wens u* mevrouw Backer *en uw familie veel sterkte.*

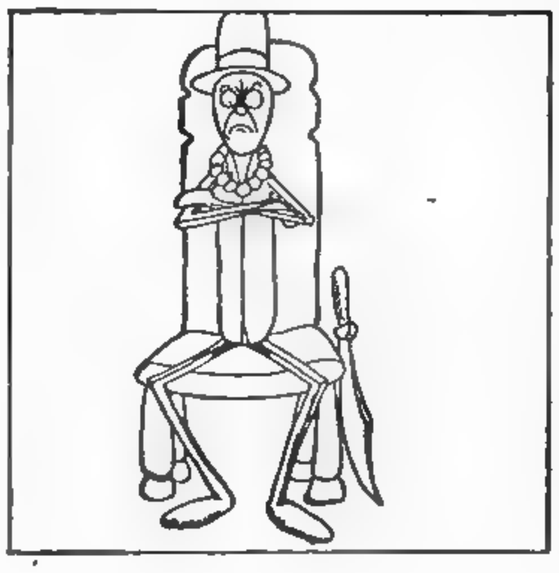
HENK BACKER

Toen Henk Backer in 1919 zijn eerste stripverhaal tekende en publiceerde, kon hij niet vermoeden dat hij tot 1963 onafgebroken stripreeksen zou tekenen en schrijven. Naast het stripwerk schreef hij een groot aantal short-stories en feuilletons voor diverse weekbladen, detectiveboeken onder de naam J.Berndt en ruim 25 hoorspelen die werden uitgezonden door de AVRO, NCRV, KRO, Vlaamse Omroep en Radio Batavia. Via de Sticusa kwamen er uitzendingen in Suriname en Curaçao Zijn hoorspel 'Majoor Carla' werd bekroond, uit ruim 300 manuscripten, door de NCRV.

Henk Backer werd geboren op 15-12-1898 te Rotterdam, als zoon van een onderwijzer. Tot zijn 15e jaar leek het erop dat hij de voetsporen van zijn vader zou volgen; na de lagere school volgde hij een opleiding voor onderwijzer. Maar als kwekeling werd hij door een ernstige operatie licht invalide. Tijdens zijn ziekte en herstel besefte hij dat het les geven hem niet lokte en dat tekenen hem meer aantrok. Reeds vanaf de eerste klassen van de lagere school blonk hij uit in opstellen maken en tekenen, maar was (en bleef) hij slecht in de exacte vakken. Na zijn herstel ging hij in 1915 naar de Akademie te Rotterdam, waar hij les kreeg van o.a. Heyberg en Huib Luns. Na het derde jaar verliet hij de Akademie en zocht zijn koers en mogelijkheden. Naar aanleiding van Engelse stripreeksen (men noemde dat destijds 'series') ontwikkelde zich bij hem het idee om ook zoiets te maken. Hij tekende enkele strips en legde die voor aan o.a. Het Rotterdamsch Nieuwsblad. Bij 'Voorwaarts', dagblad van de SDAP, verscheen zijn eerste strip.*Hansje Teddybeer en Mimi Poezekat* waren een ongekend succes en er werden twee verhalen gebundeld en in grote oplagen verkocht. Maar de direktie van dit blad weigerde hem elke vorm van royalties, waarop hij terstond elke relatie verbrak. Met zijn strip *Yoebje en Achmed (Nieuwe Oosterse Sprookjes*) had hij eveneens succes; dit verhaal werd gepubliceerd in Het Rotterdamsch Nieuwsblad. Hij werkte daar aanvankelijk op free-lance basis, maar in 1921 trad hij in vaste dienst, een verbintenis die tot 1963 zou duren. In 1923 begon hij een nieuwe strip *Tripje en Liezebertha,* die een onverwacht schot in de roos bleek. *Tripje en Liezebertha* werden in het westen des lands voor jong en oud een begrip, en bezorgden Henk Backer zijn grootste roem. Toen van deze strip drie boekjes gebundeld werden vlogen de oplagen naar boven de 100.000 en bij de eerste dag van de verkoop stonden er rijen mensen geduldig te wachten tot zij hun exemplaar in ontvangst konden nemen. De Sijthoff Pers heeft deze boekjes na vijftig jaar in facsimilé herdrukt, waarbij bleek dat na enkele generaties de belangstelling nog voortleeft.

Werden de avonturen eerst 3x per week gepubliceerd met per keer 4 plaatjes, in 1923 verschenen ze elke dag maar nu met 2 plaatjes. Tevens ging hij na 1923 schrijven en illustreren, zijn verhalen en tekeningen werden in tal van weekbladen gepubliceerd en vaak onder pseudoniem. Daardoor stonden er soms meerdere verhalen van zijn hand in een blad. Zijn strips werden enorm populair; ze werden gebruikt voor reclamedoeleinden, er kwam een kwartetspel uit (1939) met al zijn stripfiguren, en *Tripje en Liezebertha* werd door Paula de Waart (met muziek van Eddy Kila) voor kindervoorstellingen bewerkt.

Van 1930 tot 1943 verscheen de kartoen *Adolphus*, eveneens in het R.N. Evenals Mazure (*Dick Bos*) weigerde Henk Backer in te gaan op het 'ver-



zoek' van de Duitse bezetters zijn strips om te buigen tot een Duitse propagandastrip en dus verdwenen *Adolphus* en *Tripje* tijdens de oorlog van het toneel. Na de oorlog kwam Tripje weer terug en Henk Backer heeft tot 1963 deze en nog vele andere strips getekend. Deze strips en nog plm. 8000 originele tekeningen berusten momenteel bij het Stripdocumentatiecentrum van de Amsterdamse Universiteit. Het werk van voor 1940 ging helaas bij de verwoesting van Rotterdam verloren. Bijna ongemerkt verdween hij met zijn tekenwerk uit het Rotterdamsch Nieuwsblad naar Eemnes, waar hij sinds 1940 woont. Maar men was hem en zijn belangrijkste kreatie *Tripje* niet vergeten. Het Stripschap huldigde hem in 1969 als de pionier van het Nederlandse beeldverhaal. Nadat Willem Duys de herdruk aankondigde van de Tripjesboeken kreeg Henk Backer een stroom van kaarten uit alle delen van het land. Ondanks het feit, dat hij bij gemis aan commercieel inzicht niet welgesteld werd, voelde Henk Backer zich bij het terugzien op zijn verleden een bevoorrecht man, die in volle vrijheid als beroep zijn twee geliefde 'hobbies' tekenen en schrijven, en in het bijzonder zijn meest geliefde reeks *Tripje en Liezebertha* mocht uitleven. Op 5 juni 1976 overleed hij op 77-jarige leeftijd in Eemnes.

Henk Backer heeft o.a. onder de volgende pseudoniemen gepubliceerd: Bac, Fred Somers, Peter van Ingen, Hans Overbeeke en Johan Berndt. Hij publiceerde o.a. in Kiekeboe, Humorist, Okido, 't Amusantje, 't Nieuwsblad, Bulletin en Katholieke Illustratie.

Beknopte bibliografie

1919– begonnen met *Hansje Teddybeer* in Voorwaarts tot maart 1921: 2 deeltjes boekuitgave begin 1921 bij Uitg.Voorwaarts te Rotterdam op tekst van Jet van Strien (*Het dagboek van Hansje Teddybeer en Mimi Poezekat*)

1921 – Op 1 maart naar Rotterdamsch Nieuwsblad met *Yoebje en Achmed* (*Nieuwe Oosterse Sprookjes*)

1923 – Op 20 mei stond in het Rotterdamsch Nieuwsblad een geboorteadvertentie van *Liezebertha*. (omstreeks 1924 boekuitgave: 3 deeltjes / herdruk in 1971).

1927 of 1928 – *De lotgevallen van Ploetje en Mopie* in het R.N. Dit is een vervolg van *Tripje* (boekuitgave 1928 / herdruk 1971).

Na *Ploetje en Mopie* *Juup en Plop* in het R.N.

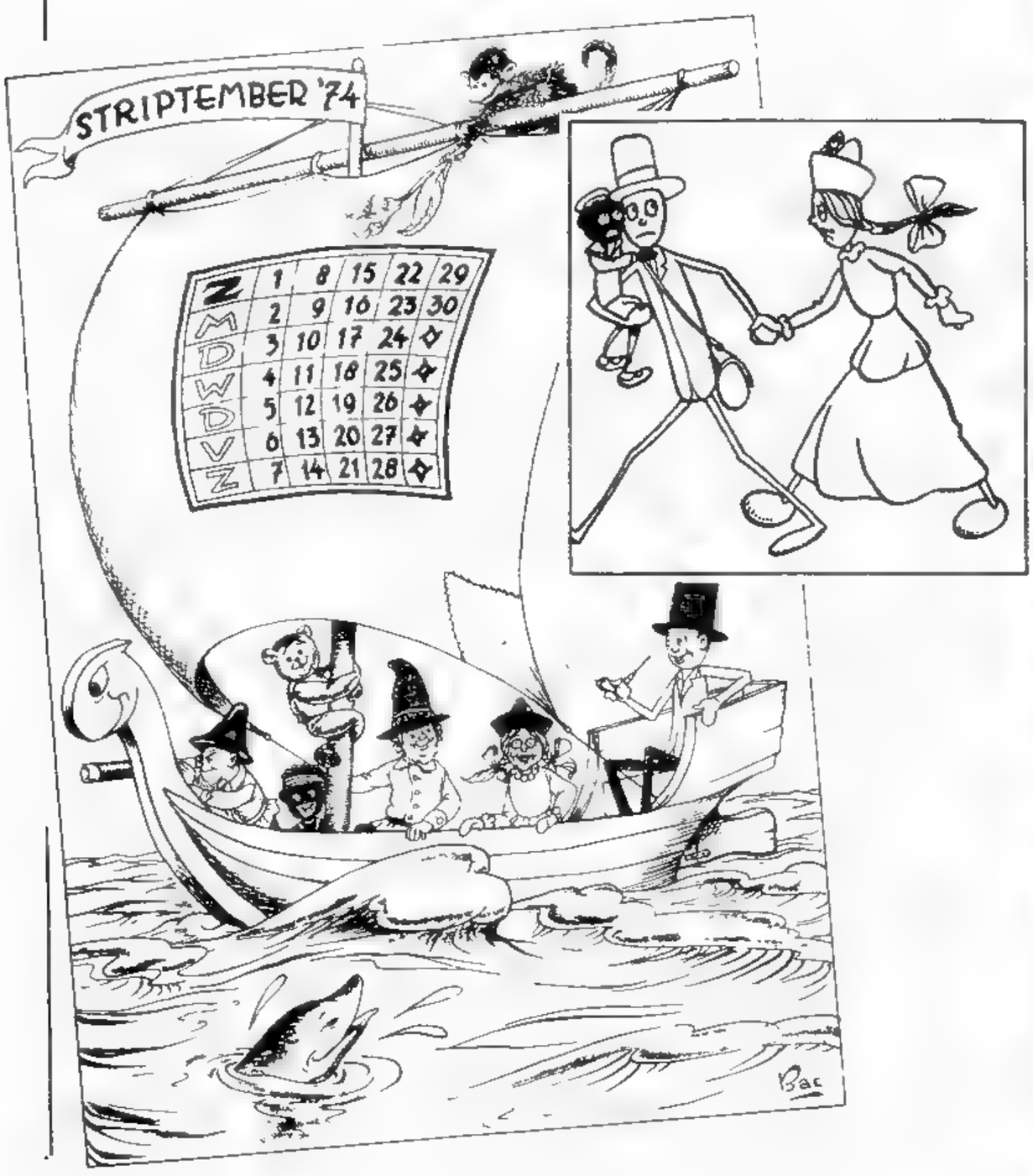
1930-1940 – *De avonturen van Clowntje Rick* in het R.N. (10 deeltjes boekuitgave tussen 1939 en 1940).

1930-1943/44 – Kartoen *Adolphus* in het R.N.

Na 1945 tot 1963 zijn er ca. 60 verhalen van *Tripje* in het R.N. gepubliceerd.

De series lopen door elkaar heen, soms werd *Tripje* onderbroken door een andere serie, die dan op zijn beurt weer onderbroken kon worden door *Tripje*. De figuren uit de ene serie treden doorgaans ook op in de andere serie.

Tripje en Liezebertha zijn ook gepubliceerd in de Arnhemse Courant, De Leidse Courant en de Goudse Courant.



DEZE MAAND VERSCHIJNT IN DE OBERON ZWART/WIT REEKS
Lance Barton
De Banneling Van Nimmorac
Bert Bus
7
DEEL 7: DE BANNELING VAN NIMMORAC, GETEKEND EN GESCHREVEN DOOR BERT BUS!
Het Eerste Avontuur Van
De Argonautjes
Dick Matena
Lo Hartog van Banda
GRAÔÔK
8
OBERON
DEEL 8: DE ARGONAUTJES (EERSTE DEEL), GETEKEND EN GESCHREVEN DOOR DICK MATENA!
MAAR EPPO ZIT OOK NIET STIL
HET EPPO THEATER
KONDIGT DAN OOK MET TROTS AAN:
EEN NIEUW JONG SCHRIJVERSTALENT.....
DICK RICHARDS
IN SAMENWERKING MET CARRY BRUGMAN CREËERDE HIJ DE PARTNERS!
EEN ADEMBENEMEND VERHAAL DAT ZICH AFSPEELD IN MISDADIG AMERIKA!
OOK IN EPPO: EEN NIEUWE
BLUEBERRY
BALLADE VOOR EEN DOODSKIST!
ÉN
EEN VERHAAL VAN
LUC ORIËNT:
DE KRISTALPOORT
STUDIO VAN WULPTEN

VAN STRIJD TOT STRIP
Overpeinzing bij de politieke plaat

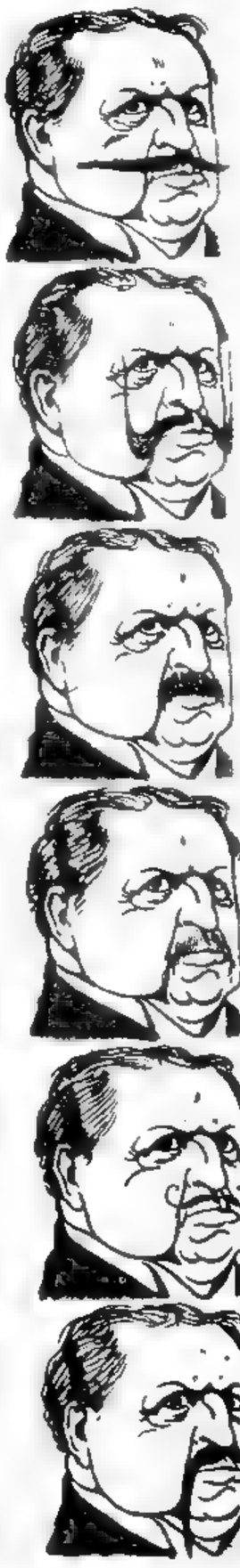
door Wim van Wieringen

De politieke plaat is van felle aanklacht tegen misstanden, via hinderlijk op de vingers kijken van regeerders, vervallen tot een nauwelijks nog leuk periodiek prentje.

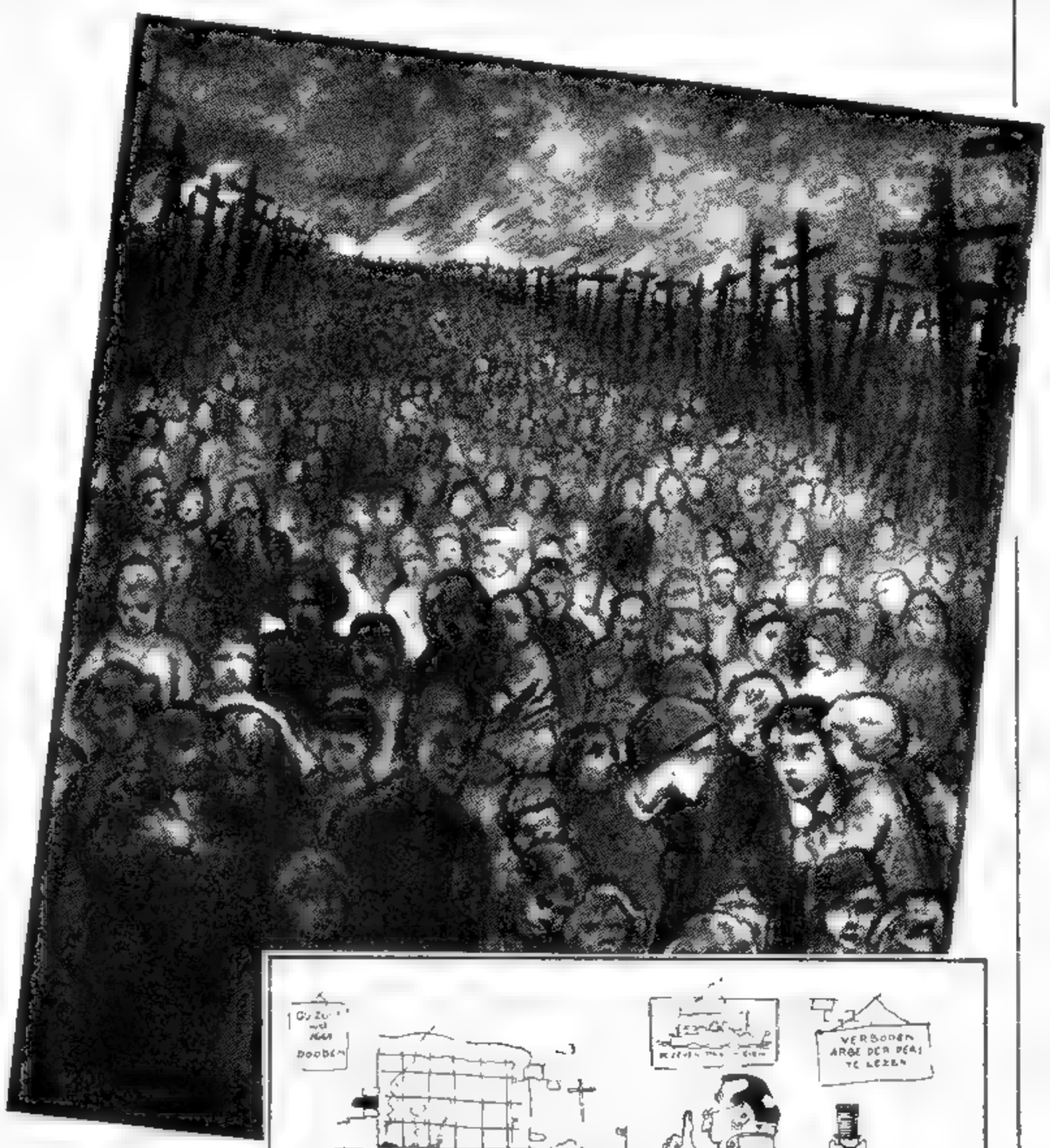
met politieke tekenaars. Pas aan het einde van de 19e eeuw brengen de politiek-satirische weekbladen 'Uilenspiegel' en 'De Lantaarn' opmerkelijk goede en scherpe, op de steen

erg populair en trokken veel kijkers als de sigarenwinkels ze aan het eind van de week buiten hingen. Toch waren ze meer goedmoedig dan strijdbaar. Onze énig échte politieke

het kapitalisme, het laatste zag hij belichaamd in de markante figuur van A.R.-leider Dr. Abraham Kuyper.
De dag dat zijn laatste plaat in 'De Notenkraker' verscheen, op



Dr. Kuyper



Romme

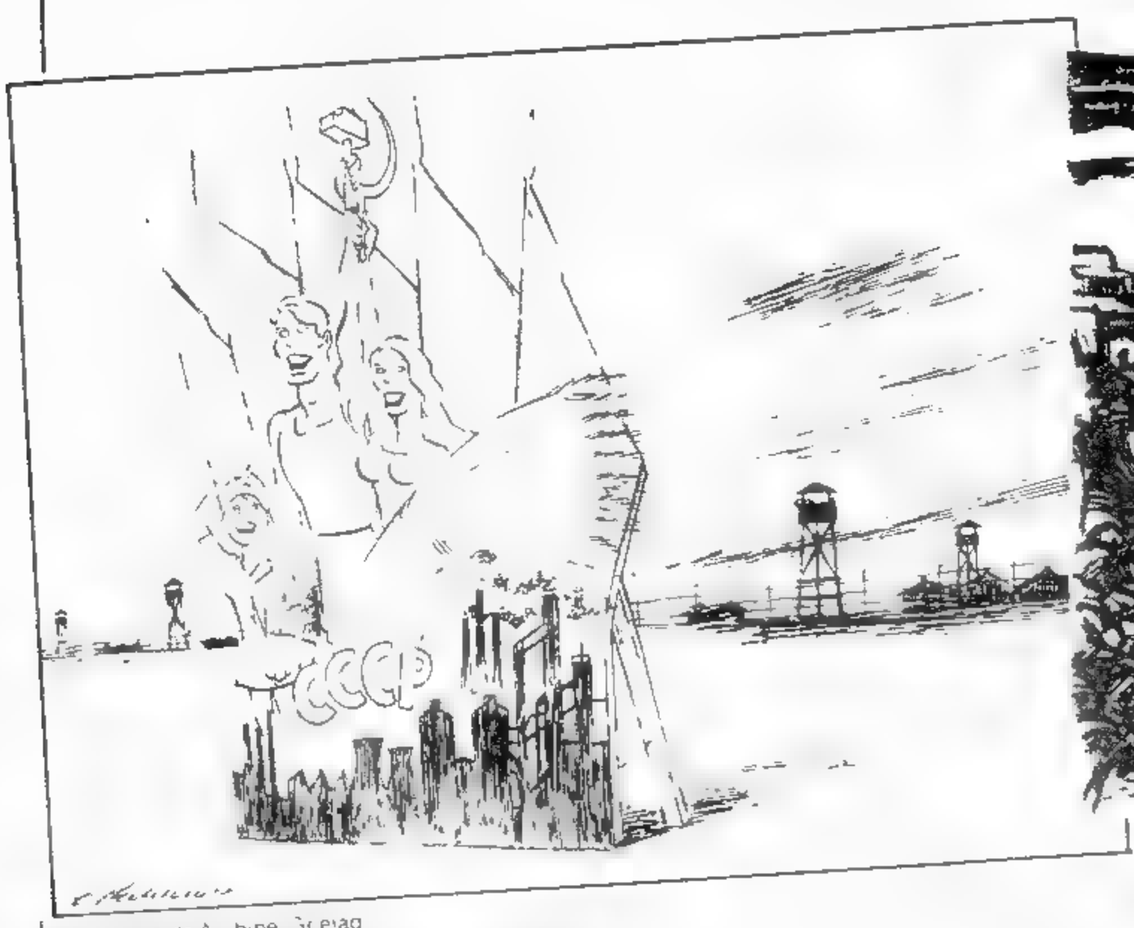
Op de wereld staat één kunstenaar nog op eenzame hoogte, dat is de dagelijkse schrik en woede-verwekker van de 'Denver Post', Pat Oliphant en wij in ons achtergebleven gebied mogen er ons in verheugen dat Pat een Nederlandse (*Hendrika*) aan zijn zijde heeft!
Van de politieke strijdprent is bij ons niets meer over dan een eindeloos stripverhaal met vaste hoofdfiguren, bij *Opland* Luns, meneer Den Uyl en Wammes Wiegel, bij *Frits Behrendt* de Communisten en de Lelijke Luie Langharigen.
Nu kan men uit de handboeken van Cornelis Veth en D.H. Couvée leren, dat ons landje nooit rijk is bedeeld geweest

getekende, caricaturen van Jan *Holswilder*. Van 'De Lantaarn' was Holswilder vaste medewerker sinds de oprichting in 1885, maar helaas duurde die vruchtbare tijd maar kort, in 1890 stierf Holswilder op 40-jarige leeftijd.
Intussen werkte sinds 1887 aan 'De Amsterdammer' de tekenaar Johan *Braakensiek*, toen 32 jaar. Aanvankelijk illustreerde hij typisch Amsterdamse verhalen van 'Klikspaan' en Justus van Maurik. Later ging hij zich toeleggen op politieke platen die als losse bijlagen verschenen tot 1931, het blad heette toen intussen 'De Groene Amsterdammer'. Zijn knap getekende prenten waren

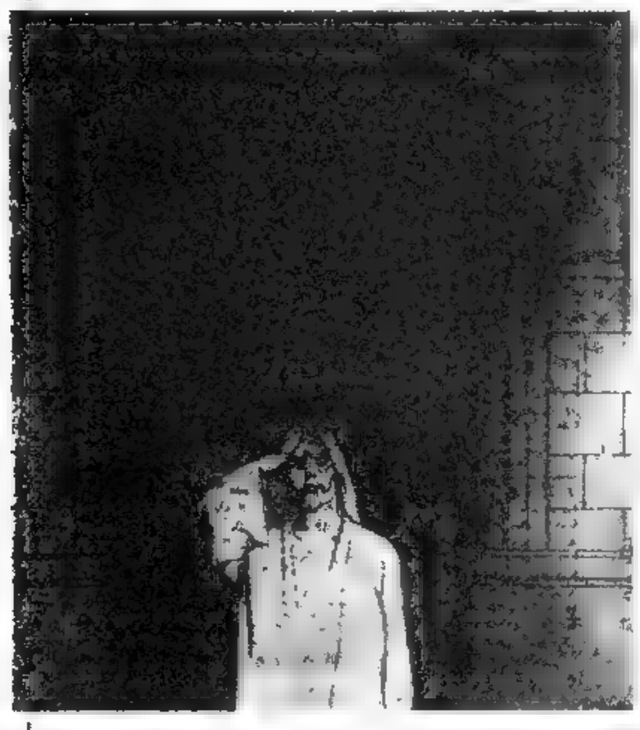
tekenaar trad met zijn eerste tekening naar voren in 'Het Zondagsblad van Het Volk' op 6 juli 1902; dat was een Groningse jongeman van 25 jaar: *Albert Hahn*.
Met énig échte bedoel ik dit: 'hij stond aan de kant der zwoegers, leefde mee in hun ellende en ging ze vóór in hun strijd naar een schoner toekomst. Hij heeft het gedaan met opoffering van véél wat hem het leven gemakkelijker had kunnen maken'. Dit schreef Eduard Polak in 1928 in zijn inleiding voor een verzamelwerk van Hahn-prenten.
Hahn had twee aartsvijanden die hij met ongekende felheid heeft bestreden, de oorlog en

3 augustus 1918, overleed Albert Hahn, slechts 41 jaar oud. Zijn evenknie in felheid tegen de monsterachtige oorlog van 1914-'18 was *Louis Raemaekers*, in 1918 ook pas 45 jaar.
De hoogte van zijn oorlogsprenten heeft Raemaekers nooit meer gehaald hoewel hij in 'De Telegraaf' doortekende tot in de Tweede Wereldoorlog.
De komende man was in 1918 ook al druk in de weer, te weten *L.J. Jordaan* (toen 33 jaar) die echter pas goed zijn kans kreeg toen hij Braakensiek ging opvolgen bij 'De Groene Amsterdammer'.
De Nederlandse politieke plaat beleefde een nieuw hoogtepunt in de dertiger jaren met de

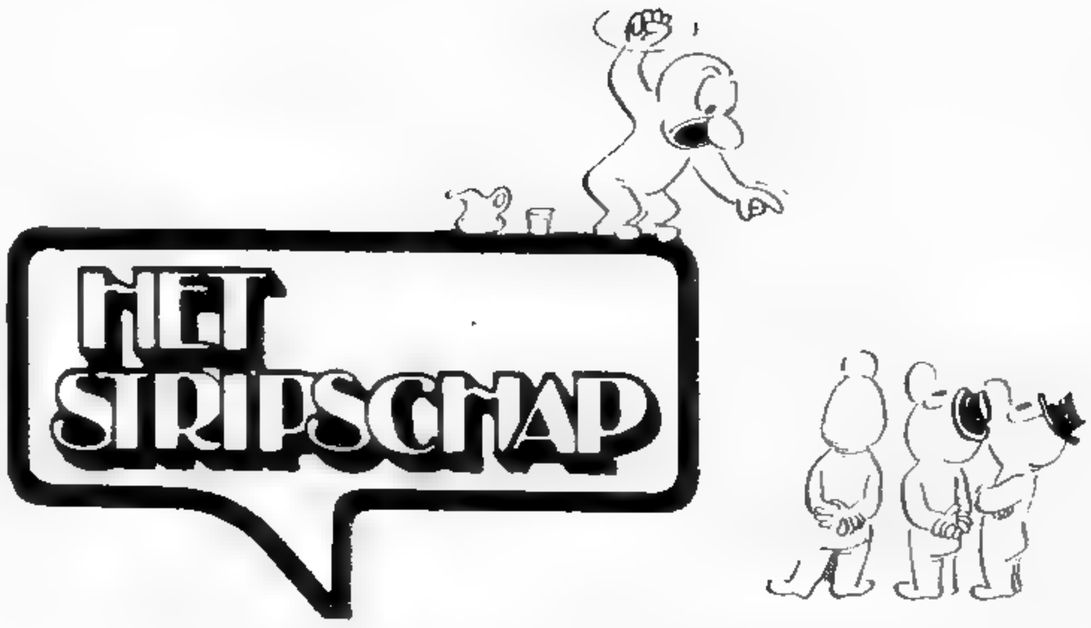
verschrikkelijke werkloosheid en het fascisme als hoofdmotieven. Toch werd het niet Jordaan die de toon aangaf, maar een jongere collega in dienst van 'Het Volk', *Albert Funke Küpper.*, die vooral in 'De Notenkraker' soms de felheid van Albert Hahn benaderde. Helaas kwam hij door een noodlottig auto-ongeval om het leven. Naast Funke Küpper moeten worden genoemd:: George van *Raemsdonck*, Tjerk *Bottema* Albert *Hahn* Jr. en Jan *Rot.*
In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog hebben twee hoofdredacteuren tegen mij gezegd: 'De tijd voor de politieke plaat is voorbij'. Dat waren Van Heuven Goedhart van 'Het Parool' en Hiltermann (toen) van de 'Haagse Post'. Zij, en velen met hen, wilden voor geen goud de 'vooruitgang' en de 'welvaart' verstoren, die waren gecreëerd door de socialistisch/katholieke/protestantse regeringen, samen met de vakbonden.
Men had overvloedig te eten, kreeg èchte vakantie, men kreeg A.O.W. (trekken van Drees heette dat toen), er was het verschijnsel van de onbreekbare langspeelplaat, de eerste televisies, kortom het kapitalisme bestònd niet meer en een probleem als de derde wereld bestond nog niet; baas noch knecht kon je het verschil aanwijzen tussen een linkse of een rechtse regering. Toch waren er lastige-linksen die er voor bleven waarschuwen dat de arbeiders een hoge prijs zouden gaan betalen voor een 'welvaart' die alleen was gericht op meer bezit en die die arbeiders op onverantwoorde wijze omtoverden in consumenten, in kóópvee, hen maakte tot kleine 'bezitters'. Het is meer dan begrijpelijk dat de massa niet-bezitters toen niet, en ook nù niet, afstand willen doen van hun zwaar verdiende bezittingen, maar ze zitten wèl in de val!
Het weekblad 'De Vlam' (voortzetting van het illegale verzetsblad 'De Vonk') waarschuwde ononderbroken voor de toekomst-dreiging, de econoom Sam de Wolff voorspelde de huidige economische ineenstorting en de nieuwe werkloosheid, niemand geloofde het, niemand wilde er naar luisteren, 'De Vlam' doofde voorgoed in 1952. De medewerkers stierven of bereikten een leeftijd waarop zij niet meer de lust hebben de barricaden te beklimmen: Henriëtte Roland Holst, Lies van Weezel, Jef Last, Frits Kief, Arthur Lehning, Piet Meertens en vele anderen.
Pas de Provo-jaren '60 hebben de schijn-rust en schijn--welvaart wreed maar terecht verstoord. Sindsdien herleefde bij ons de politieke plaat, het werden jaren waarin Opland en Behrendt, ieder op eigen terrein, hun tegenstanders blauw ergerden.
Die tijd is voorbij en Opland en Behrendt zijn bezig Monumentjes te worden, zoals dat in ons goede landje gebruik is als je niet vroeg genoeg doodgaat: zie Braakensiek, Raemaekers, Spier, Jordaan en op ander terrein b.v. Wim Kan en 'Kronkel'.
Het is mijn opvatting dat het nationale vlak voor de werkelijke politieke plaat te klein is geworden, behalve natuurlijk voor continenten als de Sovjet Unie en de Verenigde Staten (Pat Oliphant!) De politieke tekenaar moet op de bres staan vóór en stem geven áán de grote massa afhankelijken en onderdrukten; die lijdende, bezitloze meerderheid is verspreid over de gehele wereld en hun leven wordt niet alleen verwoest door het nieuwkapitalisme van de multinationals, maar ook door onszelf, omdat wij, morrend maar zonder verzet, doorleven in een patroon dat ons - mèt hen - naar de afgrond voert.
Máár - de tekenaar die deze misstanden wil aanvallen, vindt geen hoofdredacteur bereid zijn werk te publiceren daar het bestaan van elke krant afhangt van de grote adverteerders. Het betekent dat die grote adverteerders (te weten het privé-kapitaal) langs een omweg uitmaken wat wel en niet in de kranten komt!
Toch hangt van ons, de zogenaamde 'beschaafde', 'ontwikkelde' en 'christelijke' (!) mensen het welzijn af van miljoenen die nog geen duizendste bezitten van wat wij als normaal beschouwen.
Zo bezien is het fossiel van de politieke plaat dat ons nog rest, een nutteloze en zonloze bezigheid geworden, waaraan alleen de tekenaar nog een boterhammetje overhoudt, maar dat verder geen enkel wezenlijk belang meer dient.
Ik meen dat Opland eens heeft opgemerkt dat het hem ontmoedigt dat ministers die hij aanvalt met hem meelachen en dat is het beste bewijs dat de politieke plaat een loze slag in de lucht is geworden. Politieke tekenaars zouden zich moeten bezinnen op nieuwe wegen want hun werk is een intellectueel onderonsje geworden waar wat academici over gniffelen, de prent bereikt de massa niet meer en dàt is het ergste dat een politiek tekenaar kan overkomen.



Be richt van de A chipe 3reiag



MOORD-IERLAND



nederlands centrum voor belangstellenden in strips

Postbus 11335. Amsterdam-1000.

STRIPDAG 1976 GOUDA
18 september
motto: 'LOUTER KABOUTERS'

De 8e dag van het beeldverhaal wordt dit jaar in het oude stadje Gouda gehouden.
– een dag, die zoals gebruikelijk een *open dag* is, vrij voor een ieder toegankelijk.
– een dag, waarop het Beeldverhaal en in het bijzonder het Nederlandse Beeldverhaal en meer in het bijzonder de Kabouter in het Nederlandse Beeldverhaal in het centrum van de belangstelling zal staan.
– een dag die weer bol staat van de aktiviteiten
– een dag, voor leden en niet-leden
– een dag, die elke stripliefhebber(ster) niet mag missen)
– een dag, waar u geweest moet zijn
– Gouda, goed bereikbaar per trein, bus, boot, auto, motor (brom)fiets of te voet.

PROGRAMMA
9.00-17.00 uur
Tentoonstelling in het *Catharina Gasthuis.* (Oosthaven 10 en Achter de Kerk). Een tentoonstelling voornamelijk van werk van Jean Dulieu (tekeningen, poppen enz.) met daarnaast werk van Piet Wijn, Dick Bruynesteijn en anderen. Op 18 september gratis voor een ieder toegankelijk. De tentoonstelling blijft nog 14 dagen langer geopend tegen betaling van een gering tarief.

9.00-17.00 uur
Tentoonstelling van de vereniging Burgvliet in de *Jeruzalemkapel.* (Jeruzalemstraat)Goudse kunstenaars hebben zich over het beeldverhaal gebogen en tonen het resultaat. Entree gratis.

9.00-17.00 uur
Filmvoorstelling in het *Thaliatheater.* (Kleiweg 103). Getoond worden poppenfilms van Jean Dulieu. Toegang tegen gering tarief. Aanvangstijd elk heel uur (behalve 12.00 uur geen voorstelling).

9.00-17.00 uur
Ruilbeurs in de *burgerhal van het stadhuis* (markt) Vrij toegankelijk voor een ieder. Standruimte door een ieder te gebruiken tot max. 1 kraam per persoon. Antiquarische en 2e-hands stripverhalen kunnen op de ruilbeurs geruild worden. (Handelaren worden verwezen naar de Boekenbeurs. Een handelaar is bij of zij, die verkoopt inplaats van ruilt).

9.00-17.00 uur
Boekenbeurs in de *Kleine Veemarkthal.* (Veemarkt) De uitgeverijen van Striptijdschriften, de Stripfanzines, de Stripantiquariaten en andere Striphandelaren, geven hier acte de presence. De winkel van Het Stripschap is aanwezig.

9.00-17.00 uur
Stripinformatiecentrum in de *Waag.* (Markt).
Het Stripinformatiecentrum bestaat uit een aantal deskundigen, die alle vragen over Strips kunnen beantwoorden en alle informatie over Strips kunnen geven.

9.00-17.00 uur
Stand van het Stripschap in de *Waag.* (Markt) Informatiestand van de vereniging. Aan alle leden van Het Stripschap wordt op vertoon van de lidmaatschapskaart de *Striptas* uitgereikt, bevattend een keur van stripartikelen.

12.00-13.00uur
Exclusieve filmvoorstelling voor leden van Het Stripschap in het *Thaliatheater.* (Kleiweg 103). Getoond worden nog nimmer gedraaide tekenfilms van Jean Dulieu, een Piggelmeefilm uit 1940, gemaakt in de Sovjet Unie en andere curiositeiten. Gratis toegang op vertoon van lidmaatschapskaart.

14.00-14.20 uur
Hoorspel en voordracht door Jean Dulieu in de *Agnietenkapel.* (Nieuwe Markt)

14.25-15.00 uur
Aansluitend beantwoording van vragen uit de zaal.

15.15-16.15uur
Forum in de *Agnietenkapel.* (Nieuwe Markt). Leden van het forum zijn Jean Dulieu, Piet Wijn, Dick Bruynesteijn. Vragen staat vrij.

16.15-17.30 uur
Tekenaars tekenen in de *Agnietenkapel.* (Nieuwe Markt).

Een uitgebreid programma wordt nog aan alle leden van het Stripschap toegezonden. Wijzigingen voorbehouden.

En als u op de strips en kabouters bent uitgekeken, is daar altijd Gouda zelf. Gouda verkreeg in 1272 stadsrechten van FlorisV. In 1617 stichtten Engelse pijpmakers er de pijpindustrie. Een historische stad met *oude huizen en grachten.* Specialiteiten: *Aardewerk, boerenkaas, kaarsen, pijpen, sprits en stroopwafels.*

Bezienswaardigheden:
Stadhuis. (Markt) oudste gotische (1448) raadhuis in Nederland
Waag. (Markt) gebouwd in 1668 door Pieter Post, een variant op de Leidse Waag.
St.Janskerk (Achter de Kerk) Uit de 14e eeuw, wereldberoemde gebrandschilderde glas-in-lood ramen uit de 16e eeuw. Op 18 september te bezichtigen van 9.00-12.30 uur en 13.30-16.00 uur. Entree f 1,–.
Museum de Moriaan. (Westhaven 29) Het enige pijpenmuseum in Europa. Op 18 sept. geopend van 10.00-12.00 en van 13.30-17.00 uur. Entree f 0,75.
Museum Het Catharina Gasthuis. (Oosthaven 10 en Achter de Kerk) Antieke interieurs, oud speelgoed, middeleeuwse apotheek, chirurgijns en martelkamer. Op 18 september geopend van 10.00-17.00 uur. Entree f 0,75.
Algemene Warenmarkt. (Marktplein) Op 18 september van 9.00-18.00 uur.
Antiekzaken. In het centrum en aan de singels.

BELANGRIJKE NAMEN EN ADRESSEN:

Algemeen coördinator: Hr. van Gaster, VVV-Gouda. Waaggebouw, Markt 36, tel. 01820-13298

Evenementen organisator Het Stripschap: John Willemse. Postbus 11335, Amsterdam.

Organisatie tentoonstelling Catharina Gasthuis: Maarten de Meulder. Postbus 136, Wormerveer. Tel. 075-210400.

Organisatie Boekenbeurs: Hans Stoovelaar, postbus 104, Uithoorn, tel. 02975-61112.

SPECIALE AANBIEDINGEN

Little Nemo van Winsor McCay!
Goede wijn behoeft geen krans! Little Nemo in Slumberland, zoals verschenen in The New York Herald van 1905 t/m 1910, werd in 1974/75 heruitgegeven, deels in kleur, door Landshoff met een vertaling van Yoka Beretty. Verschenen zijn de delen:
deel 1: de jaren 1905/06
deel 2: het jaar 1907
deel 3: het jaar 1908
deel 4: het jaar 1909
deel 5: het jaar 1910.
Vijf albums, formaat 27x36,5 cm. De prachtige illustraties, de fantastische avonturen in dromenland, zijn nu voor een ieder bereikbaar.
Normale prijs per deel: f 15,–.
Prijs voor abonnees van Stripschrift: per deel f 13,50. Prijs voor leden van Het Stripschap: f 11,–.
SPECIALE PRIJS: indien alle 5 delen tegelijk worden besteld: voor abonnees van Stripschrift f 55,–; voor leden van Het Stripschap f 45,–.

De Kin-der-kids alsmede Willie Winkie's wereld, van Lyonel Feininger.
Deze strip verscheen in 1906 in The Chicago Sunday Tribune. Brillante tekeningen geheel in de oorspronkelijke Amerikaanse kleuren. Een uitgave van Landshoff uit 1975, formaat 27 x 36,5 cm. Vertaling Else Hoog. Normale prijs per boek f 19,50. Prijs voor abonnees van Stripschrift f 15,50; Prijs voor leden van Het Stripschap f 13,–.
SPECIALE PRIJS: indien Kin-der-kids en de 5 delen van Little-Nemo tegelijk besteld worden: voor abonnees van Stripschrift f 64,–; voor leden van Het Stripschap f 54,–.

Walt Disney, van Mickey Mouse tot Disneyland, door Christopher Finch. Boek van de maand juni, uitgave Landshoff. Vertaling van Ron Kaal. Omvang 160 pagina's met 315 illustraties, waarvan 190 in kleur. Prijs voor abonnees van Stripschrift f 17,50; Prijs voor leden van Het Stripschap f 13,50.

The Yum Yum Book, van R.Crumb
Een prachtig gekleurd sprookjesverhaal van Crumb voor zijn geliefde Dana, getekend in 1963. Fragmenten zijn herkenbaar uit Adam en Eva in het paradijs (Bijbel), Hans en Grietje (Grimm) en de Prinses en de Kikker (Hans Andersen). De geplande Nederlandse uitgave van Landshoff gaat niet door. Een beperkt aantal exemplaren van de Amerikaanse uitgave van 1975, 144 pagina's gebonden, formaat 14,5 x 21 cm, van Scrimshaw is thans verkrijgbaar: voor abonnees van Stripschrift voor f 9,90; voor leden van Het Stripschap voor f,8,90.

Betalingen.
Alle aanbiedingen zijn te verkrijgen door overmaking op postgiro 3291121 tnv Het Stripschap, Postbus 104, Uithoorn 1220.

POSTRIP TUM

Jo Spier Huis
Tehuis voor bejaarde kunstenaars
Bergen in Zee

3 juni 1976

Beste jongens,
Sinds er wat van mijn nagelaten werken, zoals het fel aanklagende 'Ei der Zonde', wat ik schreef tijdens de crisisjaren, dien jelui niet hebt meegemaakt, waarvoor jelui Onzen Lieven Heer mag danken, ik zei dus, sinds er wat werk van mij in stripblaadjes gestaan heeft, krijg ik sedert dien tijd, gratisch en ongevraagd, wat ik eigenlijk verdomde brutaal vind, gratisch en ongevraagd dus, regelmatig wat van dien handel naar het Huis gestuurd en ik moet zeggen, verdomd als het niet waar is: leuk! Niet alles, maar sommige dingen: léuk! !

Nou zal je denken, wat zit dien oude nou te lullen, wat hebben wij er nou voor boodschap aan waar dien ouwe den Dooier z'n kont mee afveegt, maar dan moet je efkens dóórlezen! Onlangs namenlijk las ik jullie blaadje, óók niet om gevraagd, maar allá, het is beter dan al die reclamerotzooi dus ik léés het, nog steeds zonder bril, hoewel dat in de bochten gevaarlijk begint te worden. Maar goed, dat blaadje van jullie dus, daarin leesch ik een stukkie genaamd. . . effe kijken. . . júist! hier is het: Eppo strip-album. En daar lees ik letterlijk, ik citeer:
'Johnny Goodbye en de Barkerbende, een strip die mij destijds in Pep al niet kon boeien. Ook nu staat mij nog steeds het tekenwerk van Attanasio tegen. Het verhaal (van Matena) maakt weinig goed al zijn de situaties waarin de Ma-Daltonachtige moeder Barks optreedt weer wel grappig. Verder verschenen Billy Turf deel 14, wat daar nog van te melden? '
Was getekend MWMGW.
Goed, wat er van dien Turf te vermelden valt weet ik ook niet, aangezien den man mij geheel ongekend is, ik ben trouwens nooit in Drenthe geweest, omdat mij den Drent als mensch tegenstond. Mijn werk speelde altijd in het Brabantsche Den Peel, maar goed, al wat ik zeggen wil is, dat het bovengeciteerde stukkie niet klopt! Want ik leesch dus wel eens strips en zoals gezeid: den enen is leuk, den anderen niet en toevallig is dien Goodbye léuk! Toevallig weet ik ook wien dat komisch spektakel geschreven heeft, want toevallig zoekt den auteur, een braven jongen, Maarten Lodewijks hiet-ie mij wel eres op! Niet alleen mij maar ook nog andere teruggetrokken artiesten, meer in het muzikale genre, want daar schijnt-ie ook in thuis te wezen. Een hartelijken braven vent dus en waarom weet ik nou zo goed, dat hij dien Goodbye schrijft? Omdat ik een exemplaar van dat boek heb met zijn autogram! Nou jullie weer!
Dus dat van dien Matena, dat het verhaal van hem is en zo, dat is kul! Wie is dien vent trouwens? Vast niet veel soeps, want ik ken hem niet! Verder trof het me, dat er plotseling ene Ma Barks in het boek optreden! Gelul! Dien ma hiet Barker, krek zo haar zoons! Bovendien is het verhaal uitstekend en als den Dooier dat zegt, dan moet ene MWMGW, je zal overigens zo heten, zeker een Rus of zo, maar goed, dien vent met dien naam moet dan muisstil zwijgen, want toevallig ben ik een levende legende en hij niet!
Dus jongens, even rectificeren en excuses maken aan dien aardigen knaap Lodewijks!
Dan zijn wij ook weer goeie vrienden! Groetjes vanuit het Huis en als iemand van jullie een redelijke kwaliteit brillemonteur met glazen voor me heeft, dan graag, want verdomd als het tegenwoordig niet al om half drie des middagsch donker dreigt te worden!
Goeie!

A.den Dooier,
kamer 24443
Jo Spier Huis
Bergen in Zee.

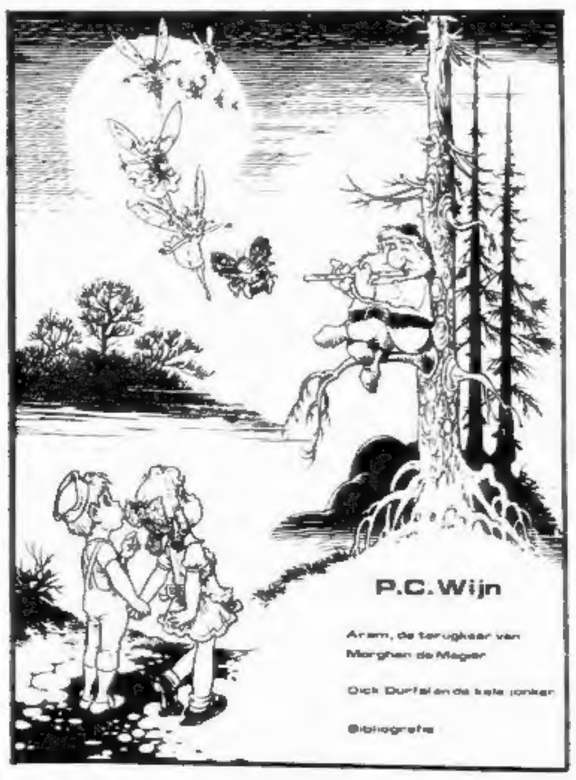
Geachte heer den Dooier,
Met verbijstering namen we kennis van de inhoud van uw warme brief. Natuurlijk zijn er vreselijke blunders gemaakt die u naar het hart grijpen, we hebben de verantwoordelijke auteur direkt op non-actief gesteld. Hierbij de tekst zoals die geplaatst had moeten worden:
'Johnny Goodbye en de Barkerbende', een strip die mij destijds in Pep al zo boeide. Ook al staat mij nu nog steeds het tekenwerk van Attanasio tegen. Het verhaal (van Martin Lodewijk) maakt alles goed al zijn de situaties waarin de Ma Barkerachtige moeder van Carl Barks optreedt weer te grappig.

Mea culpa, w.g. MWGMW

door Rob van Eyck

P.C. WIJN, door Nico Noordermeer

Nico Noordermeer is een zeer apart verschijnsel in de Nederlandse stripwereld. Waar immers andere stripminnaars die iets willen doen aan het signaleren, beschrijven en toegankelijk maken van het beeldverhaal zich in groepen aaneensluiten om te pogen een magazine draaiende te houden en enkele wat zakelijker aangelegde lieden er in slagen hele uitgeverijen uit de grond te stampen, is Nico Noordermeer nu al enkele jaren lang in zijn dooie eentje rustig bezig zijn geheel eigen, vooral op de zeer geïnteresseerde liefhebber gerichte uitgaven op de markt te brengen. Geen eenvoudige zaak natuurlijk, maar een zeer lofwaardig streven.
Reeds in 1970 verscheen zijn Index van het weekblad Kuifje, een zeer groots opgezet projekt, dat hij dan ook niet helemaal alleen vervaardigd had, maar dat zou ook een hele opgave geweest zijn bij een zo omvangrijk opzoekwerk. Ondanks de kleine onvolkomenden die de Index bevatte, maakte deze de verzamelingen van vele Kuifje liefhebbers ineens veel toegankelijker.
Nadat Nico met de Index had proefgedraaid, begon hij met de voorbereiding van zijn volgende uitgaven, die hij vrijwel geheel alleen tot stand bracht, vanaf het kontakt met de tekenaar die hij als lijdend voorwerp wenste, via het verzamelen van zoveel mogelijk biblioen biografische gegevens en het verkrijgen van zeldzame illustraties tot en met het verzorgen van de layout en druk aan toe. Aanvankelijk zocht hij het vooral bij Hans Kresse, van wie hij vrij snel na elkaar een bibliografie, een interview met herdruk van Xander en een aparte herdruk van Roland liet verschijnen. Voor Kresse-fans onmisbare uitgaven, hoewel de technische uitvoering hier en daar nog iets te wensen overliet. Na een korte zijsprong met de uitgave van een jeugdwerkje van Ben van Voorn, 'Pip en de gouden sleutel', is er nu kort geleden weer een omvangrijk werkstuk verschenen over een van de andere Nederlandse groten, nl. een biografie, een uitgebreide bibliografie en twee herdrukken van Piet Wijn, uitgebracht onder de voor de hand liggende titel: 'P.C. Wijn'.
Wederom een meesterwerkje van zorgvuldig opzoek- en navorsingswerk, en ditmaal geheel zonder de vroeger nog wel eens licht storende technische mankementjes.
De prijs bedraagt f 14,50, misschien wat hoog, maar goedkoper is bij een beperkte oplage als deze uitgave heeft echt niet mogelijk, dat zal zo langzamerhand aan de meeste strip-



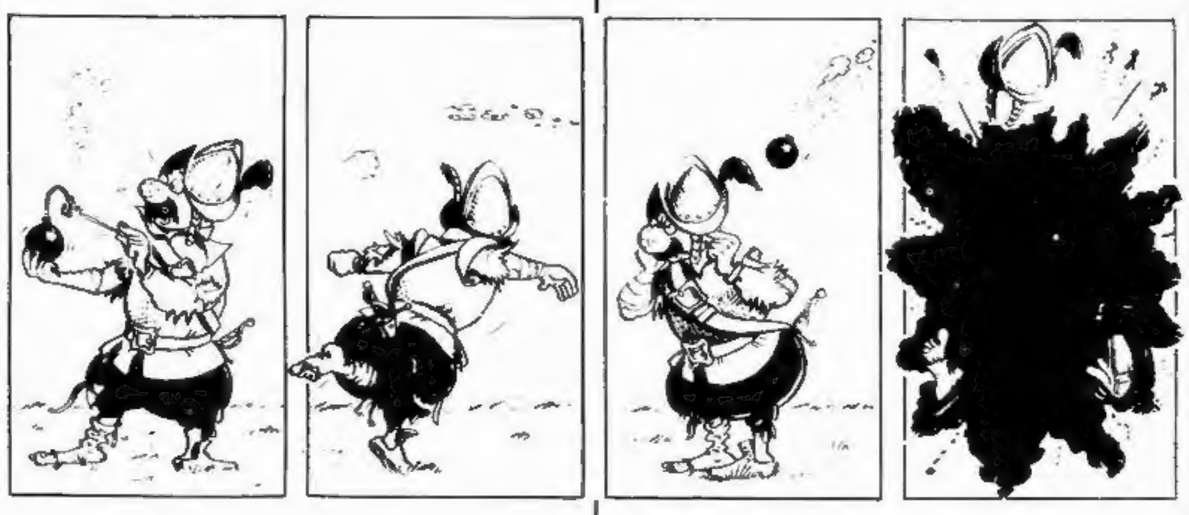
verzamelaars wel duidelijk zijn. Nico Noordermeer doet al zijn nuttige werk pro deo, financieel gewin zit er voor hem niet in, terwijl hij wel het risiko loopt er flink op te moeten toeleggen als een van zijn uitgaven flopt. Waar vindt men dan heden ten dage nog. . .?

De kort geleden verschenen uitgave 'P.C. Wijn' bevat 64 pagina's op A4 formaat en opent met een beknopte bibliografie, die er zeer volledig uitziet. Dan volgen prima herdrukken van het Aram-verhaal 'De terugkeer van Morghan de Magiër' en het verhaal 'Dick Durfal en de kale jonker', dit laatste verschenen in Olidin, zoals we uit de daaropvolgende zeer uitgebreide bibliografie te weten kunnen komen. De bibliografie bestaat uit twee delen, het eerste behelst de strips van Piet Wijn en het tweede deel de illustraties. De opzet is alfabetisch, rijkelijk gelardeerd met voorbeelden uit alle genoemde stripverhalen en-series. Bij elke strip is - voorzover bekend - vermeld tijdstip van publicatie, vorm van de strip, aantal afleveringen, periodiek of album waarin de strip is verschenen met de betrokken uitgeverij, en eventuele medewerkers. Tot slot volgt nog een register met trefnamen van zowel bestaande als stripfiguren.
Uitstekend werk, zoals dat door Nico Noordermeer wordt verricht. En aangezien hij bij zijn uitgaven niet door het grootkapitaal van een of andere monster-uitgeverij gedekt wordt, is het voor de voortzetting van zijn werk van het grootste belang dat hij zoveel mogelijk eksemplaren van zijn uitgaven weet te verkopen: één mislukt projekt kan een eind

aan zijn voor de Nederlandse stripliefhebber zo nuttige werk maken. Dus al wie het stripvorsingswerk een goed hart toedraagt, kóóp dit boek!

Vuurwapens in beeld .

Er is al geruime tijd een nogal merkwaardig boekwerk in de handel, dat wel iets van het stripverhaal wegheeft, maar geen echte strip is. Ik doel hier op 'Vuurwapens in beeld' van Jacques Devos, in 1974 verschenen bij Rossel Uitgeverij, Brussel, en daarvóór al gepubliceerd in Robbedoes.
Dit boek geeft een overzicht van de ontwikkeling van het vuurwapen van het uiterst primitieve begin, toen het wapen gevaarlijker was voor degene die het hanteerde dan voor degene tegen wie het werd aangewend, tot de zeer ingenieuze en uiterst ingewikkelde werktuigen waarmee men tegenwoordig probeert zijn medemens uit te roeien. De vorm die voor dit overzichtswerk is gekozen, is de stripvorm en wel het humoristische genre. De moordtuigen worden dus gepresenteerd door allerhande koddige figuurtjes, van wie er een bij voortduring terugkeert, n.l. een dikke, met een nogal sullige snor gesierde heer, die ons in het begin van het overzicht als de gids is voorgesteld die ons door het museum van het vuurwapen zal rondleiden.
Over Jacques Devos, die al jaren bij Robbedoes werkzaam is en daarin vele uiteenlopende strips heeft geproduceerd met als huidige suksesvolle serie 'Geniale Olivier', horen we dat zijn liefde voor het wapen te danken is aan zijn opleiding tot mechanicien èn aan zijn grootvader, een oorlogsinvalide uit W.O. I. Tien jaar lang heeft Devos materiaal verzameld voor dit boek, dat tot doel heeft een voor ieder begrijpelijk overzicht te geven van de ontwikkeling van het vuurwapen. De reden van het samenstellen hiervan is dat Devos zelf altijd naar een dergelijk boek heeft gezocht, maar het nooit heeft kunnen vinden; daarom is hij het nu zelf maar gaan tekenen.
Een boek over wapens loopt in de huidige pacifistische periode grote kans geboycot te worden en kan het daarom niet zonder een inleiding stellen. In deze, door André Leborgne geschreven, inleiding, die een beetje Sjef van Oekel-achtig aandoet, wordt er de nadruk op gelegd dat men onderscheid moet maken tussen het wapen zelf als voorwerp èn het doel waarvoor het gebruikt werd. Het voorwerp op zich verdient waardering, het doel ervan moet buiten beschouwing blijven. In de beschrijving van de auteur achterop het boek wordt het zeer helder gesteld, waar beweerd wordt: 'De regelmatig terugkerende humoristische noot zorgt ervoor het dramatische aspect te verdoezelen van deze vernietigingstuigen. . .'. *Verdoezelen* is wel het juiste woord. Moet men het wapen per definitie verafschuwen omdat het gemaakt is om een ander te vermoorden? Wat is het dat iemand in een wapen aantrekt en hem tot verzamelaar maakt? Hoe komt het dat er mensen zijn die geen vlieg kwaad kunnen doen en die toch thuis genoeg middelen hebben staan of hangen om hun hele straat uit te roeien? Misschien gaat het niet zozeer om het wapen als voorwerp als



wel om de macht die zo'n wapen aan de drager geeft. De macht om een ander te doden, waarover de drager van het wapen beschikt, een macht die niet gebruikt hoeft te worden, maar die er wel is. Of misschien de waas van romantiek die een wapen uit een grijs verleden omgeeft, de zucht naar heroïek, of althans wat men vroeger onder heldhaftigheid verstond.
Maar hoe dan ook, in 'Vuurwapens in beeld' krijgt men een keurig overzicht opgediend van al de types, tuigen waarmee men tot op heden kogels heeft willen afschieten, overgoten met een relativerende Laurel & Hardy-humor. Ook voor iemand die weinig van het vuurwapen afweet of geen verstand heeft van techniek is het een duidelijk verhaal geworden, met een groot aantal instruktietekeningen die een helder beeld geven van de werking van de schiettuigen. Het boek laat zich langzaam lezen en je moet er wel vóortdurend goed de aandacht bijhouden, maar als je het einde hebt bereikt, zie je zeer duidelijk hoe logisch de ontwikkeling van simpele toestellen als haakbus en veldslang tot moderne wapens als uzi en beretta is verlopen. Als je geïnteresseerd bent in het vuurwapen, hetzij als liefhebber van technische apparaten, hetzij als modelbouwer, hetzij als romantikus, is dit een boek dat je zèlf moet aanschaffen, als je tenminste in staat bent het moorddadige doel van deze schiettuigen te vergeten.

Postbus 9494, Amsterdam.

DARGAUD

Bij Dargaud zijn de volgende albums (nieuw) verschenen::
Lucky Luke: L'empereur Smith, prijs 14,85 Ffr. (± f 8,95) (zie elders in dit blad)
Le Grand Vizir Iznogoud:

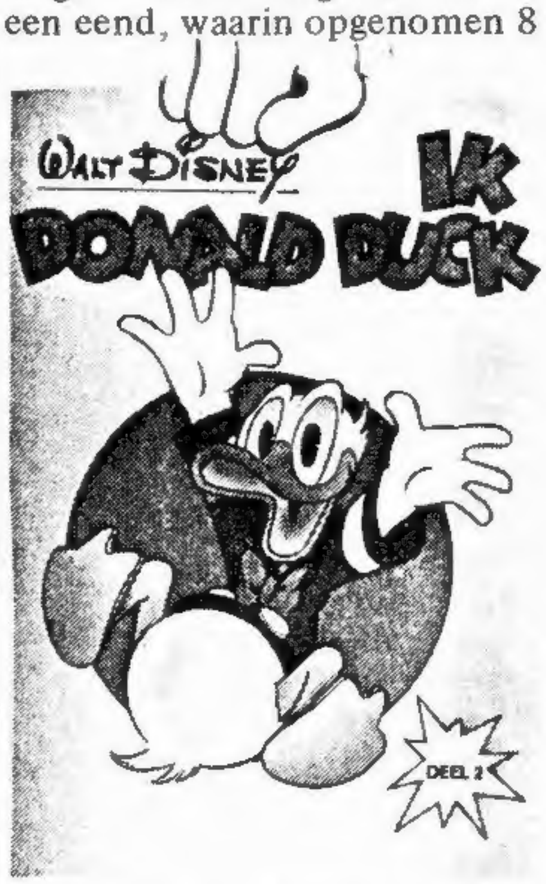
L'ignoble Iznogoud, prijs 9,90 Ffr (± f 5,95).
Het nieuwe nederlandse album van Iznogoud nr. 6 is in Frankrijk het 7e album; de andere albums zijn nr 6: Iznogoud et l'ordi nateur magique; nr. 8: Le jour des fous; nr. 9: Le tapis magique; nr. 10: l'Acharne; nr. 11: La tête de turc d'Iznogoud (uitverkocht); nr. 12 eigenlijk nr. 0, het laatste album heeft als nummer 11 211 en nr. 12 heeft 11.200): L'ignoble Iznogoud.
Totoche (van Tabary): nr. 4 Belleville city. Prijs 14,85 Ffr.
Valentin le vagabond: (ook van Tabary): nr. 6 L'heritage diabolique, prijs Ffr 14,85.
Valerian (Ravian): nr. 6 L'ambassadeur des ombres, prijs Ffr. 14,85. Dit zal dan wel het nieuwe Ravian-album zijn dat bij Oberon verschijnt.
Achille Talon (Olivier Blunder): nr. 13 Pas de pitié pour A. Talon, prijs Ffr. 14,85.
Philémon: nr. 7 L'heure du second T, prijs Ffr. 14,85. De andere 2 nog niet in het nederlands verschenen albums zijn: nr. 5 Simbabbad de Batdad en nr. 6 L'ile des Brigadiers.
Le concombre masqué (van Mandryka): nr. 2 Le conc. masqué T.2, prijs Ffr. 14,85
Western: (vermoedelijk) nr. 5 Pièges pour Mac Coy, van Palacios-Gourmelen, prijs Ffr. 25,00 (ongeveer f 15,–).
Joe Fast (van Bielsa-Truchaud): nr. 2 Les Atouts de Joe Fast, prijs Ffr. 14,85.
Yves Sainclair (van Moliterni-Serres): nr. 2 A l'est du Yangzi, prijs Ffr. 14,85
Genie des alpages (van F.Murr): nr. 1 Genie des Alp. Prijs Ffr. 14,85
Dracurella (van Ribera): nr. 1 Dracurella, prijs Ffr. 14,85
Nouvelle Collection Western: nr. 1:Dernier convoi pour l'oregon (van Blanc Dumont-Harlé) prijs Ffr. 14,85
Humour: nr. 22 Cinemastock (Tome 2), door Gotlib-Alexis, prijs Ffr. 23,85 (± f 14,30).
Humoeurs: (vermoedelijk) nr. 8 Tranches de vie, door Lauzier, prijs Ffr. 30,00 (± f 18,00–
Histoires Fantastiques: nr. 22 Les voyages insolites de Pemberton. Door Forton-Sirius, prijs Ffr. 30,00

Verder zullen nog verschijnen:
Astérix nr. 23: Obélix et compagnie - 19 juni 1976 (Ffr 14,85)
Taar nr. 1: Taar le rebelle (Ffr. 14,85; er staat geen naam van de tekenaar bij).
Guides Loufoques (door Will Eisner): nr. 1 Guides Loufoques T1; nr. 2 Guides Loufoques T2 (juni 1976)
Histoires Fantastiques nr. 23:

Le vaisseau de pierre (door Bilal-Christin) juni 1976.
De prijs van Guides Loufoques is Ffr. 12,00 per album (± f 7,20) en de prijs van Histoires Fantastiques nr. 23 is Ffr. 30,00.
De vermelde prijzen zijn *exclusief* boekhandelskorting van zo'n 30-40% van de verkoopprijs, *exclusief* de handelaarstoeslag van 100% op die inkoopprijs *en exclusief* uw eventuele 10% Stripschapkorting die weer afhankelijk is van uw antikwariaat en/of lidmaatschap. Wellicht wordt de import van buitenlands materiaal een taak voor Het Stripschap.
Red.

OBERON BV

Verschenen van Peter De Smet: *Alle macht aan de Generaal*, en de Joris P.K.-zwart-wit albums *Het zwingende Zwaard* en *De valse Koning*. Verder: *Ik Donald Duck deel I*, magnifieke uitgave van de biografie van een eend, waarin opgenomen 8



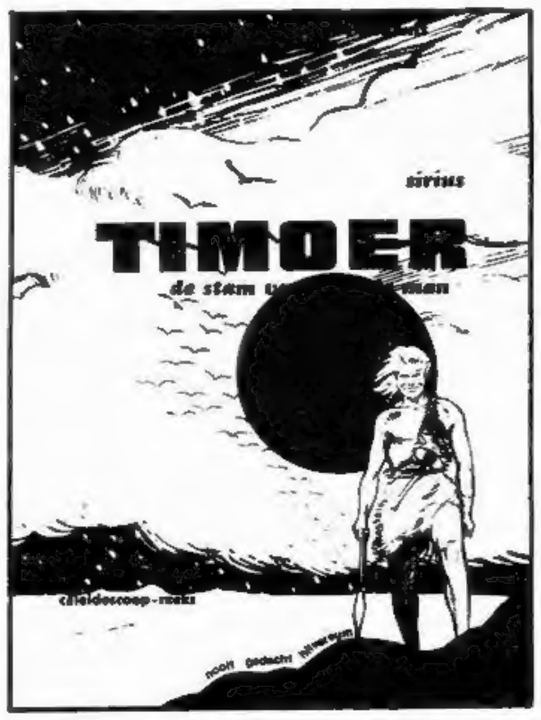
klassieken op formaat 25 x 34 cm, voor de prijs van f 29,75. Deel II verschijnt in september a.s. met o.m. de verhalen: Een brief voor de Kerstman, De magiscbe Zandloper, Het Geheim van Geheimagente Triple-X, Een arme oude Man.
Het eerste verhaal van Luitenant Blueberry: *Fort Navajo*, is eindelijk weer verkrijgbaar, een negende album van Roodbaard verscheen onder de titel *De Afrekening* en van Fred *(Philémon)* kwam deel 4 uit met *Wie verre reizen doet. . .*
Op het programma staan verder: Bob Morane *De Vallei der Angsten*, Olivier Blunder - Geredeneer in de Ruimte, Trigië *De vijf Opdrachten van Trigo*, Lucky Luke *De witte Ridder* en Iznogoud *Gekonkel in het Kalifaat.*
Bij Uitgeverij Oberon komen in december 2 albums uit van Julie Wood, de nieuwe strip van Jean Graton (zie elders in dit nummer). Prijs f 4,95.

OBERON ZWART-WIT ALBUMS

De Science Fiction verhalen (Theban) van Bert Bus zullen met een achtergrondkleur verschijnen. Om dit technisch te kunnen realiseren wordt de uitgave van deze albums verschoven naar oktober.
In augustus verschijnen nu:
deel 7. Bert Bus. De banneling van Nimmorac (eerder verschenen in Sjors, in de jaren 1967/68).
deel 8. Dick Matena. De Argonautjes.Prijzen: f 4,95 voor abonnees van Stripschrift.
f 4,45 voor leden van Het Stripschap.

NOOITGEDACHT

Bij deze uitgeverij ging de nieuwe zwart-wit Caleidoscoopreeks van start met als eersteling een herdruk van het eerste Timoerverhaal *De Stam van de rode Man*; een welkome aanwinst voor *die* verzamelaars die nu eenmaal niet die waanzinnig hoge prijzen van het antikwariatenkartel kunnen betalen. Bij gunstige reacties, d.w.z. redelijke verkoopcijfers, zal in prin-



cipe de gehele Timoerserie worden heruitgegeven. Verdere nieuwkomers in de Caleidoscoopreeks zullen zijn: II. *Arnaud de Casteloup* van Derib en III. s,De Avonturen van Le Puceäloroill van Mouminoux. (echt, het staat er, de corrector).

DE BEZIGE BIJ

Verschenen Bommelset L bestaande uit MV-12 *Kaspar de Draak* en MV-29 *De geheimzinnige Sleutel.* De nieuwe BBliterair (alweer no. 18!) verschijnt op het nieuwe formaat (dat definitief lijkt te worden– in september a.s. onder de titel: *Mijn eenzame Weg*. De volgende verhalen werden opgenomen: MV-88 (3929-3981) *De Herenopstand* MV-89 *De Hachelbouten* (3982-4046) en MV-90 *De Bommellegende* (4047-4112).
BBLiterair 19 verschijnt maart '77 onder de titel *Hoe vreselijk is dit alles. . .*

CASTERMAN

Verschenen de eerste twee delen (à f 4,95) in de reeks Fantastische Avonturen van Isabelle Avondrood t.w. I. *Isabelle en het Monster* en II. *De Demon van de Eiffeltoren*; voortreffelijke strips van Tardi waarover in Stripschrift 89 meer (kleur Anne Delobel, de lettering is van Stripschriftredakteur Rob van Eijck). In voorbereiding deel II in de reeks Gravin de Segur *De vier Lieverdjes* (prijs f 4,75).

De Eekhoorn B.V.

Deze nieuwkomer op stripgebied zette zijn eerste stappen met een heruitgave van Prof.

Créghel, een strip van Carol Voges (tek.) en Arnold Goosens (tekst). Het eerste deel bevat het verhaal *De Overval*. Prijs f 3,90.

ELSEVIER

Bij Elsevier verscheen in de reeks Latijnse Asterix deel III. *Asterix apud Gothos* (Asterix en de Gothen) compleet met Nederlandse woordenlijst verkrijgbaar voor f 12,50.

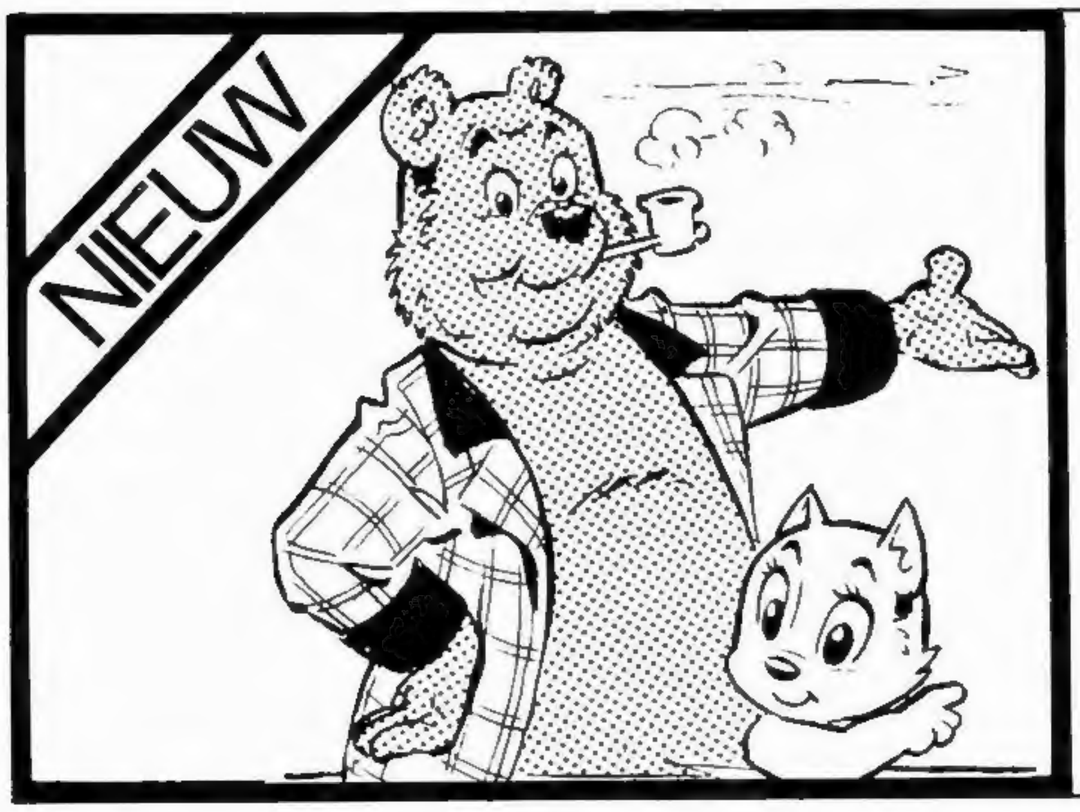
VAN GENNEP

In voorbereiding in de serie Peter van Straaten's Vader & Zoon: *Vader & Zoon gaan het helemaal maken* Prijs f 6,90.

DE KLEINE MIDDENSTAND

SLAGERIJ VAN KAMPEN
...ADVIESBUREAU VOOR
HET BEELDVERHAAL
HALLO... JA... JJ. J FREDERIKS JA KUIPERSSTRAAT 85 I IN AMSTERDAM WAT ? TEL NR ?
NEE... DIT IS NUMMER 711345 JA, TEL NR NIET GIR. NR !
POSTGIRO: 2221066 GEM GIRO F 3338 HALLO! ©©©!

Omkaderd door dit op een Kuifje-figuur geïnspireerde stripfragment kan de beginnende of luie striplezer voortaan een antwoord krijgen voor al zijn (commerciële) vragen op stripgebied. Daarvoor zal hij dan wel een *geldelijke vergoeding* moeten afstaan. Een slim plannetje met gevoel voor de zwakke plek van zovele stripfanaten. *Gratis* adviezen blijven verkrijgbaar bij Het Stripschap, Postbus 11335, Amsterdam, maar natuurlijk niet op zo mooi briefpapier. (H.B.)



TOONDERANTIKWARIAAT

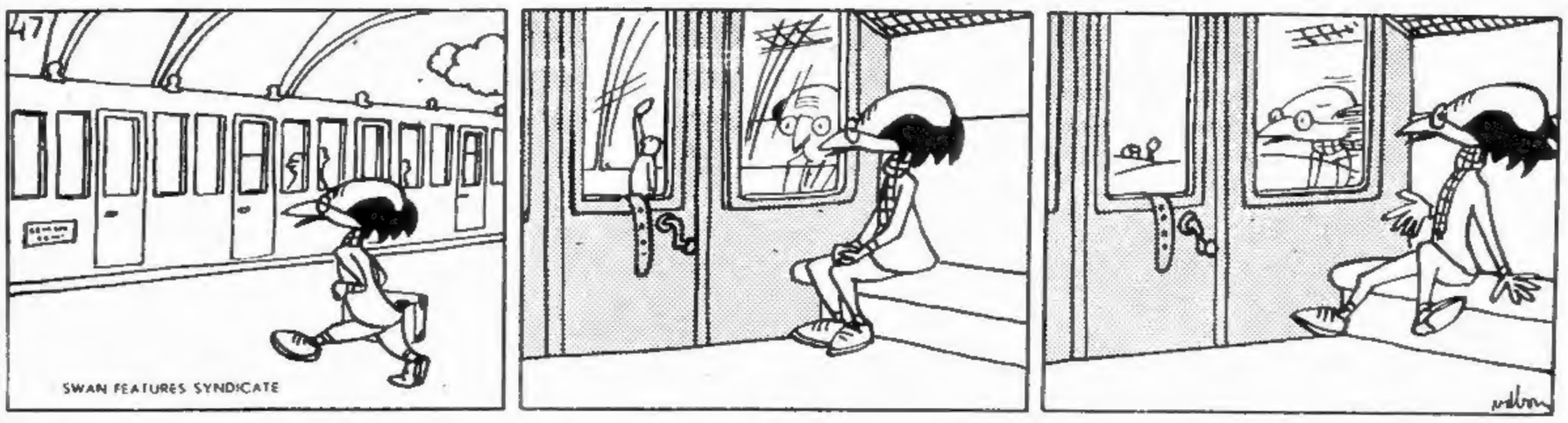
van kardinaal Henk R. Mondria
auteur van de Bommelbijbel

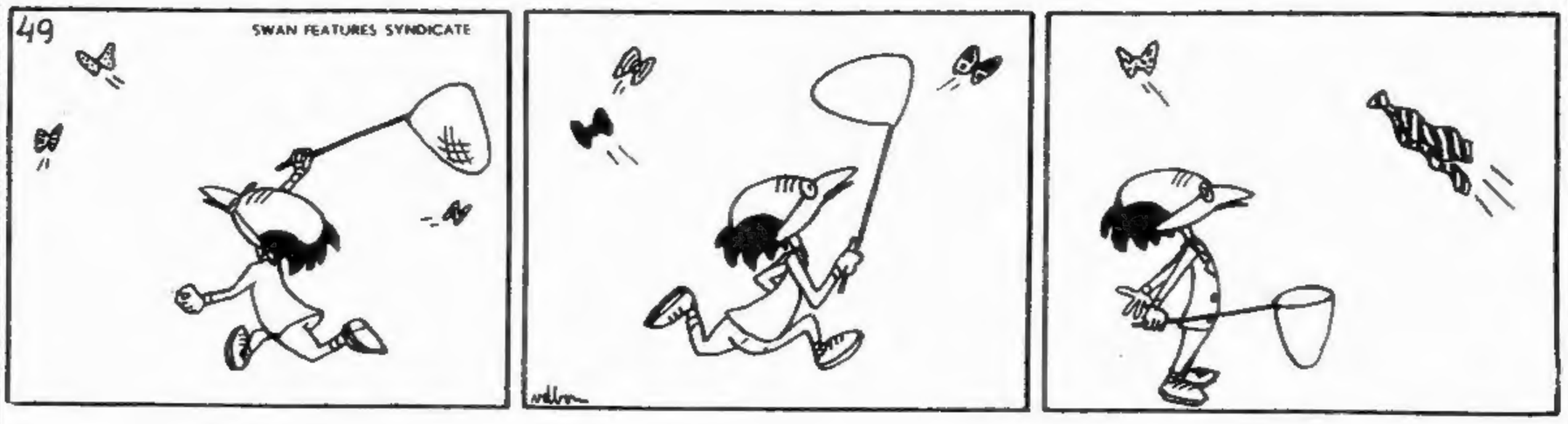
BOMMEL, PANDA, KAPPIE, HOLLEWIJN en andere Toonderprodukten.

ook kopieerservice: ieder Bommelmanco voor f 1,– per stripaflevering plus f 1,50 voor porto en administratiekosten per zending. Bestel per giro 2078226 van

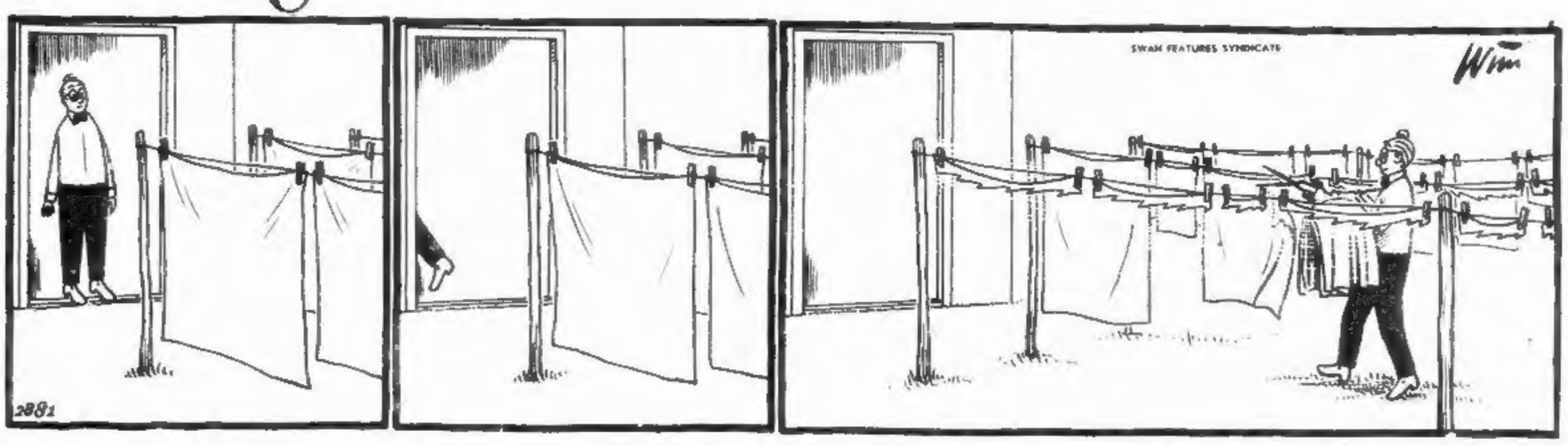
Boekhandel Mondria De Lindeboom 11 Mijdrecht tel. 02979-1855.
Gireer ook f 19,90 voor DE STRIPKUNST VAN MARTEN TOONDER en/of f 18,– voor de drie Oerpoezen (B28.1, B28.2 en B28.3) *Vraag prijslijst.*

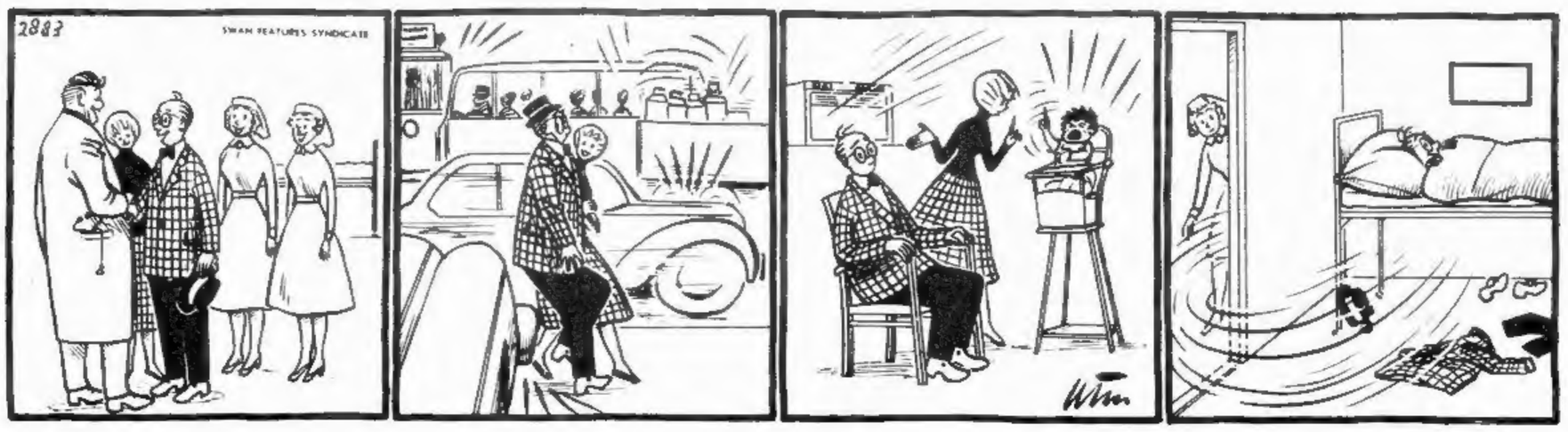
professor pi





simpelman



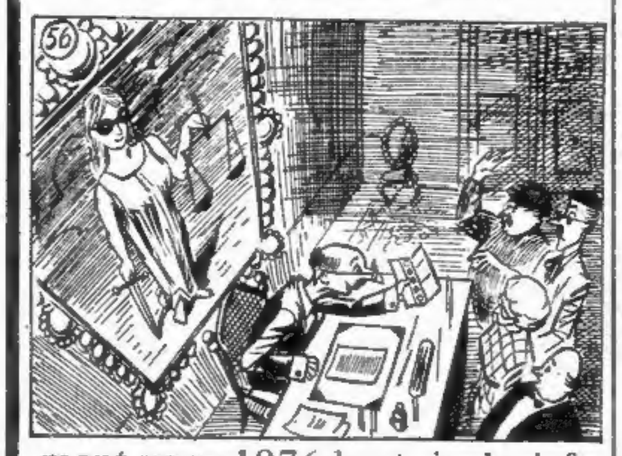


HET VOLK

Bij Boekhandel Het Volk, Forelstraat 22, 9000 Gent, België nog verkrijgbaar:
de Nerostrips: De zoon van Nero; De Groene Patreel; De Krabbekokers; De Kille Man Djaro; De Juweleneter; Het Zevende Spuitje; De Kromme Cobra; De Nerovingers; De Vliegende Handschoen; De Spekschieter; De Witte Parel; Het Ei van Oktober.
Ook bij hetzelfde adres: Piet Fluwijn en Bolleke nrs. 2, 4, 8 en 10, en Lustige Kapoentjes nrs. 2, 3, 5 t/m 22 uitgezonderd nr. 11. Al deze albums kosten Bfr 25 per stuk (excl. porto). H.T.Tiggelovend

NBF-BULLETIN

Te beginnen met aflevering 159 zal het NBF-Bulletin, tijdschrift voor filmers en tv-makers een verhaal herdrukken van de strip *Mr. van Kwikschoten* die Jan Blokker en Rupert van der Linden aan het begin van de jaren zestig voor het Algemeen Handelsblad maakten. (wat is dat nu? Strips herdrukken is ons werk, hoor! red.) NBF-bulletin is van begin juli af verkrijgbaar bij AKO's en de Van Gelderens. Verwacht wordt dat de plaatsing in december met aflevering 163 voltooid zal zijn. Losse nummers van het bulletin kosten f 3,50. Natuurlijk kan men zich ook abonneren: een abonnement voor 1976 kost, inclusief een uniek film- en tv-jaarboek, (dat nog niet is verschenen) f 35,–. Opgaven rechtstreeks aan het adres Keizersgracht 238, Amsterdam.



DE BLAUWE LOTUS

Wegens personeelsproblemen is Stripantikwariaat De Blauwe Lotus in Den Haag op het Klimophof no.3 (tijdelijk) alleen geopend op maandag, dinsdag en donderdag van 14.00 tot 18.00 uur. Het adres op de Leyweg 1244 blijft gewoon geopend voor nieuwe en 2e hands strips. **H.S.**

STRIPSCHRIFT IN SEPTEMBER:

POGO
J.G. TOONDER OVER STRIPKUNST
JEAN DULIEU
UITSLAG ENQUETE